IV

(Actos adoptados, antes de 1 de Dezembro de 2009, em aplicação do Tratado CE, do Tratado da UE e do Tratado Euratom)

DECISÃO DA COMISSÃO

de 6 de Novembro de 2008

sobre o auxílio estatal C 17/05 (ex N 194/05 e PL 34/04) concedido pela Polónia à Stocznia Gdynia

[notificada com o número C(2008) 6771]

(Apenas faz fé o texto em língua polaca)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2010/47/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o primeiro parágrafo do n.º 2 do artigo 88.º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente a alínea a) do n.º 1 do artigo 62.º,

Tendo convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações [1] nos termos das disposições acima citadas e tendo em conta tais observações,

Considerando o seguinte:

I. PROCEDIMENTO

(1) Nos termos das disposições do ponto 3 do Anexo IV do Tratado de Adesão que regem o procedimento do mecanismo intercalar, em 29 de Abril de 2004, a Polónia notificou medidas de apoio à reestruturação da Stocznia Gdynia S.A. (a seguir denominada «estaleiro Gdynia»). O processo foi registado como PL 34/04.

(2) Por carta de 19 de Maio de 2004, a Comissão solicitou à Polónia o envio de determinados documentos em falta. Esses documentos foram enviados em 16 de Junho de 2004. A Comissão solicitou mais informações através de cartas datadas de 30 de Julho de 2004, 8 de Outubro de 2004, 23 de Novembro de 2004 e 4 de Março de 2005, às quais a Polónia respondeu, respectivamente, por cartas de 3 de Setembro de 2004, registada em 7 de Setembro de 2004, 10 de Novembro de 2004, registada em 15 de Novembro de 2004, 17 de Fevereiro de 2005, registada em 21 de Fevereiro de 2005, 30 de Março de 2005, registada em 1 de Abril de 2005 e 18 de Abril de 2005, registada em 20 de Abril de 2005. Por carta de 22 de Abril de 2005, registada no mesmo dia, a Polónia aceitou que a Comissão tratasse o PL 34/04, de 29 de Abril de 2004, como notificação ao abrigo do n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE no que diz respeito a quaisquer medidas que fossem consideradas como constituindo novos auxílios. Foi atribuído um novo número ao processo: N 194/05.

(3) Em 1 de Junho de 2005, a Comissão adoptou uma decisão para dar início a um procedimento formal de investigação, publicada no Jornal Oficial [2], e convidou a Polónia e as partes interessadas a apresentarem comentários.

(4) Tendo sido concedido um alargamento do prazo para a apresentação de comentários (carta de 9 de Agosto de 2005), a Polónia apresentou os seus comentários por carta de 2 de Setembro de 2005, registada em 5 de Setembro de 2005. Na sua resposta, a Polónia apresentou à Comissão o plano actualizado de reestruturação do estaleiro Gdynia, datado de 4 de Março de 2004 (a seguir denominado «o plano de reestruturação de 2004»).

(5) A Polónia apresentou comentários adicionais por carta de 3 de Novembro de 2005, registada em 7 de Novembro de 2005.

(6) O estaleiro Gdynia apresentou comentários por carta de 10 de Outubro de 2005, registada em 14 de Outubro de 2005. Foram ainda apresentados comentários pela Ray Car Carriers (por carta de 7 de Outubro de 2005, registada em 10 de Outubro de 2005), pelo Gabinete do Representante Permanente da Dinamarca junto da União Europeia (por carta de 7 de Outubro de 2005, registada em 11 de Outubro de 2005), pela associação dinamarquesa de construção naval Danish Maritime (por carta de 7 de Outubro de 2005, registada no mesmo dia), pelo sindicato Solidarity (por carta de 7 de Outubro de 2005, registada em 10 de Outubro de 2005) e pela associação polaca de construção naval (por carta de 10 de Outubro de 2005, registada em 11 de Outubro de 2005).

(7) A Comissão reencaminhou esses comentários para a Polónia, por cartas de 26 de Outubro de 2005 e 12 de Dezembro de 2005 [3]. A Polónia respondeu aos comentários apresentados pelo estaleiro Gdynia por carta de 16 de Janeiro de 2006, registada em 18 de Janeiro de 2006, não tendo apresentado quaisquer comentários sobre as observações enviadas por terceiros.

[1] JO C 220 de 8.9.2005, p. 7.

[2] JO C 220 de 8.9.2005, p. 7.

[3] Por carta de 17 de Novembro de 2005, registada em 18 de Novembro de 2005, as autoridades polacas solicitaram que certos excertos seleccionados dos comentários enviados por terceiros à Comissão, em língua inglesa, fossem traduzidos para polaco. A Comissão reencaminhou essas traduções por carta de 12 de Dezembro de 2005.

(8) A Comissão recorreu a um consultor externo para a avaliação do plano de reestruturação de 2004. O consultor entregou o seu relatório à Comissão em Dezembro de 2005.

(9) Por carta de 13 de Janeiro de 2006, a Comissão solicitou à Polónia que fornecesse uma actualização sobre os últimos desenvolvimentos relativos à sua estratégia de reestruturação para o estaleiro Gdynia. A Polónia respondeu por carta de 20 de Fevereiro de 2006, registada em 21 de Fevereiro de 2006 e, no dia 22 de Fevereiro de 2006, teve lugar uma reunião entre os representantes da Comissão, as autoridades polacas e o estaleiro Gdynia. A Polónia anunciou que o plano de reestruturação de 2004 estava desactualizado e que tinha adoptado uma nova estratégia para a reestruturação do Grupo do estaleiro Gdynia que passava pela separação do Grupo do estaleiro Gdańsk e pela privatização (parcial) do estaleiro Gdynia. A Polónia anunciou ainda que, até 30 de Junho de 2006, seria submetido à Comissão o plano actualizado de reestruturação e que a privatização do estaleiro Gdynia iria iniciar-se a breve trecho.

(10) No seguimento desta reunião, a Comissão enviou uma carta à Polónia em 8 de Março de 2006, à qual a Polónia respondeu por carta de 13 de Março de 2006, registada no mesmo dia, anunciando um calendário da privatização. A Polónia forneceu informação adicional sobre o processo de privatização por carta de 29 de Março de 2006, registada em 30 de Março de 2006. A Comissão solicitou mais informações por carta de 30 de Março de 2006, à qual a Polónia respondeu por carta de 19 de Abril de 2006, registada em 20 de Abril 2006.

(11) Por carta de 6 de Abril de 2006, registada em 10 de Abril de 2006, a Polónia apresentou a primeira versão do documento «Uma estratégia para o sector da construção naval (estaleiros de construção naval) na Polónia 2006--2010». A Comissão enviou os seus comentários por carta de 12 de Abril de 2006. O documento foi finalmente aprovado pelo Governo polaco em 31 de Agosto de 2006 e enviado à Comissão por carta de 1 de Setembro de 2006, registada no mesmo dia.

(12) Por correio electrónico de 15 de Maio de 2006, o estaleiro Gdynia enviou à Comissão o «memorando informativo sobre o estaleiro Gdynia», datado de Maio de 2006, que foi disponibilizado aos potenciais investidores em 10 de Maio de 2006.

(13) Por carta de 26 de Maio de 2006, registada em 30 de Maio de 2006, a Polónia forneceu informação adicional sobre o processo de privatização em curso, incluindo a lista de empresas às quais a Polónia, através do seu consultor de privatização, tinha enviado a proposta de participação no novo aumento de capital aprovado pela Assembleia-Geral do estaleiro Gdynia realizada em 19 de Abril de 2006. Por carta de 13 de Julho de 2006, registada em 17 de Julho de 2006, a Polónia forneceu novas informações relativamente ao processo de privatização em curso, informando a Comissão de que duas empresas tinham apresentado propostas preliminares de participação no aumento de capital e fornecendo uma análise comparativa dessas propostas elaborada pelo consultor de privatização.

(14) O estaleiro Gdynia apresentou à Comissão propostas iniciais de alteração ao plano de reestruturação em 9 de Junho de 2006. Os representantes da Comissão visitaram o estaleiro em 13 de Junho de 2006 e apresentaram observações preliminares ao plano de reestruturação alterado. O consultor externo da Comissão formulou os seus comentários num relatório de Julho de 2006. Finalmente, a Comissão comentou as limitações das propostas de alteração ao plano de reestruturação por carta de 17 de Julho de 2006.

(15) Tiveram lugar várias reuniões sobre o processo de privatização e a elaboração do plano alterado de reestruturação na qual participaram representantes da Comissão e as autoridades polacas: em Bruxelas, em 31 de Janeiro, 22 de Fevereiro e 10 de Maio de 2006, e nas instalações do estaleiro Gdynia, em 13 de Junho de 2006.

(16) A Polónia respondeu à carta da Comissão de 17 de Julho de 2006 por carta de 31 de Agosto de 2006, registada em 1 de Setembro de 2006.

(17) A Polónia deu conhecimento das alterações ao «Plano de Reestruturação da Gdynia Shipyard S.A.» em 3 de Setembro de 2006 (a seguir denominado o «plano de reestruturação de 2006») e do novo auxílio estatal concedido ao estaleiro Gdynia no seguimento da decisão da Comissão de dar início a uma investigação formal.

(18) A Polónia forneceu informação adicional sobre o processo de reestruturação do Grupo do estaleiro Gdynia por carta de 12 de Setembro de 2006, registada em 13 de Setembro de 2006, referindo em especial que o capital do estaleiro Gdańsk e do Grupo do estaleiro Gdynia tinha sido separado.

(19) Por carta de 26 de Setembro de 2006, registada em 27 de Setembro de 2006, foram facultadas mais informações sobre o processo de privatização do estaleiro Gdynia.

(20) A Polónia deu conhecimento do novo auxílio adicional ao estaleiro Gdynia por carta de 21 de Novembro de 2006, registada em 27 de Novembro de 2006.

(21) Realizou-se em 7 de Dezembro de 2006 uma reunião entre o Comissário Kroes e Piotr Woźniak, o Ministro da Economia polaco. O Ministro referiu que a Polónia estava empenhada no relançamento do processo de privatização do estaleiro Gdynia através de um procedimento aberto e transparente a concluir até Junho de 2007. A Polónia confirmou esta afirmação por carta de 27 de Dezembro de 2006, registada em 4 de Janeiro de 2007, referindo a decisão governamental de 19 de Dezembro de 2006 de aprovar um documento intitulado «O estado da indústria da construção naval». A Polónia solicitou à Comissão que fossem encetadas conversações sobre medidas compensatórias.

(22) Representantes da Comissão visitaram o estaleiro em 19 de Dezembro de 2006 com o consultor externo com vista à recolha de factos e dados necessários para avaliar as medidas compensatórias. O consultor externo da Comissão apresentou um relatório sobre a capacidade do estaleiro em 16 de Janeiro de 2007.

(23) A Comissão respondeu à carta de 27 de Dezembro de 2006 por carta de 29 de Janeiro de 2007, na qual solicitava à Polónia a apresentação de uma proposta de medidas compensatórias para o estaleiro Gdynia até ao final de Fevereiro de 2007.

(24) Por carta datada de 28 de Fevereiro de 2007, registada no mesmo dia, a Polónia apresentou explicações relativas à privatização do estaleiro Gdynia e uma proposta de medidas compensatórias.

(25) Com base nisto, realizou-se em 15 de Março de 2007 uma reunião entre a Comissão, as autoridades polacas e representantes do estaleiro, que se centrou essencialmente nas medidas compensatórias mas também no processo de privatização em curso. A Comissão e as autoridades polacas acordaram que a Comissão iria entrar em discussões técnicas directas com o estaleiro Gdynia com vista à compilação de todos os dados necessários à avaliação das medidas compensatórias propostas pela Polónia. O estaleiro Gdynia transmitiu informações iniciais sobre a capacidade do estaleiro por correio electrónico de 12 de Março de 2007, registado em 27 de Abril de 2007.

(26) A Comissão solicitou informações adicionais sobre as medidas compensatórias por cartas de 29 de Março de 2007, 27 de Abril de 2007 e 25 de Maio de 2007, às quais o estaleiro Gdynia respondeu por cartas de 20 de Abril de 2007, registada em 23 de Abril de 2007, de 9 de Maio de 2007, registada em 10 de Maio de 2007, e de30 de Maio de 2007, registada em 31 de Maio de 2007, respectivamente. O estaleiro Gdynia forneceu mais informações numa reunião com representantes da Comissão que teve lugar em 6 de Junho de 2007 e, subsequentemente, por carta de 18 de Junho de 2007, registada em 21 de Junho de 2007. A Comissão colocou questões adicionais por correio electrónico de 20 de Junho de 2007, ao qual o estaleiro Gdynia respondeu por carta de 25 de Junho de 2007, registada no mesmo dia.

(27) Por carta de 31 de Julho de 2007, a Comissão informou a Polónia de que a sua análise preliminar das medidas compensatórias propostas pela Polónia para o estaleiro Gdynia sugeria que as medidas eram aceitáveis, desde que algumas condições fossem cumpridas. A Polónia respondeu por carta de 24 de Agosto de 2007, registada em 27 de Agosto de 2007, comentando as condições que regulam a execução das medidas compensatórias para o estaleiro Gdynia. A Comissão deu por encerrada a questão das medidas compensatórias por carta de 3 de Outubro de 2007.

(28) Em conversa telefónica de 24 de Maio de 2007, as autoridades polacas informaram a Comissão de que a Polónia pretendia reiniciar o processo de privatização do estaleiro Gdynia através de concurso público. A Comissão solicitou informações completas sobre os mais recentes desenvolvimentos do processo de privatização por carta de 29 de Maio de 2007, reiterando o seu pedido por carta de 6 de Junho de 2007. A Polónia respondeu por carta de 22 de Junho de 2007, registada em 25 de Junho de 2007 e, no seguimento de um novo pedido de informação datado de 28 de Junho de 2007, concluiu o envio de informação por carta de 11 de Julho de 2007, registada no mesmo dia. Por meio desta carta, a Polónia enviou também à Comissão o memorando informativo sobre o estaleiro Gdynia datado de 4 de Julho de 2007 (a seguir denominado «o memorando informativo»). Por carta de 31 de Julho de 2007, a Comissão indicou que o processo de privatização não poderia ser adiado por mais tempo.

(29) A Comissão transmitiu os seus comentários sobre o memorando informativo por carta de 30 de Julho de 2007. A Polónia respondeu por carta de 21 de Agosto de 2007, registada em 27 de Agosto de 2007. Por carta de 29 de Agosto de 2007, registada no mesmo dia, a Polónia apresentou um documento provisório intitulado «Esclarecimentos complementares ao memorando informativo do estaleiro Gdynia», datado de 29 de Agosto de 2007, a ser anexado ao memorando informativo de 4 de Julho de 2007 (a seguir denominado «o Anexo ao memorando informativo»). A Comissão apresentou os seus comentários ao Anexo ao memorando informativo por carta de 4 de Setembro de 2007, aos quais a Polónia respondeu por carta de 7 de Setembro de 2007, enviando ainda uma versão alterada do Anexo ao memorando informativo. A Comissão apresentou as suas observações finais por meio de carta de 14 de Setembro de 2007.

(30) A Polónia apresentou informação relativa aos mais recentes desenvolvimentos do processo de privatização por cartas de 7 de Setembro de 2007, registada no mesmo dia, de 23 de Outubro de 2007, registada em 24 de Outubro de 2007, e de 25 de Outubro de 2007, registada no mesmo dia.

(31) Em resposta a uma carta da Comissão datada de 30 de Novembro de 2007, a Polónia forneceu informação adicional sobre o processo de privatização por meio de cartas de 13, 19 e 21 de Dezembro de 2007, registadas em 14, 20 e 21 de Dezembro de 2007, respectivamente. Na última carta, a Polónia informava a Comissão de que tinha recebido três propostas vinculativas para a aquisição do estaleiro Gdynia. Estas propostas foram apresentadas à Comissão por carta de 8 de Fevereiro de 2008, registada em 11 de Fevereiro de 2008.

(32) Em 10 de Janeiro de 2008, teve lugar em Bruxelas uma reunião entre representantes da Comissão e as autoridades polacas, cujas conclusões foram reiteradas pela Comissão em cartas de 17 e 30 de Janeiro de 2008.

(33) Por carta de 30 de Janeiro de 2008, a Polónia informou a Comissão de que dois dos proponentes tinham sido convidados a encetar negociações com o Tesouro. Por carta de 14 de Fevereiro de 2008, registada em 19 de Fevereiro de 2008, a Polónia anunciou que o processo de privatização do estaleiro Gdynia estaria concluído até ao Verão de 2008. A Comissão respondeu por carta de 28 de Fevereiro de 2008.

(34) Por carta de 29 de Fevereiro de 2008, registada em 3 de Março de 2008, a Polónia apresentou a primeira versão de um novo plano de reestruturação elaborado por um dos proponentes, a Amber Sp. z o.o. Esta empresa beneficiava de exclusividade negocial temporária desde 20 de Março de 2008 e apresentou uma actualização ao plano provisório de reestruturação por correio electrónico de 9 de Abril de 2008, registado em 24 de Abril de 2008. Este proponente apresentou informação adicional sob a forma de «Orientações chave para a reestruturação», um documento apresentado na reunião de 10 de Abril de 2008 e registado em 18 de Abril de 2008. A informação preparada pelo segundo proponente foi apresentada em fase posterior, por carta de 7 de Abril de 2008, registada em 18 de Abril de 2008, no seguimento de um aviso recordatório de 18 de Março de 2008.

(35) A Polónia apresentou informações sobre o desenvolvimento das negociações com a Amber Sp. z o.o., como proponente exclusivo, por cartas de 28 de Março de 2008, registada no mesmo dia, de 7 de Abril de 2008, registada em 18 de Abril de 2008, de 23 de Abril de 2008, registada no mesmo dia, e de 25 de Abril de 2008, registada no mesmo dia. No dia 10 de Abril de 2008, teve lugar em Varsóvia uma reunião entre representantes da Comissão, o estaleiro Gdynia, a Amber Sp. z o.o. e as autoridades polacas. A Polónia enviou a acta da reunião à Comissão por carta de 7 de Maio de 2008, registada em 13 de Maio de 2008.

(36) A Comissão enviou comentários sobre o desenvolvimento do processo de privatização por cartas de 21 e 30 de Abril de 2008.

(37) Por carta de 12 de Maio de 2008, registada no mesmo dia, a Polónia informou a Comissão de que a Amber Sp. z o.o. se tinha retirado do processo de privatização. Finalmente, por carta de 26 de Maio de 2008, registada em 27 de Maio de 2008, as autoridades polacas informaram a Comissão de que, em 15 de Maio de 2008, o Ministro do Tesouro tinha decidido pôr termo ao processo de privatização no quadro do convite público à negociação com os proponentes cujas propostas tinham sido admitidas no âmbito do procedimento lançado em 2007.

(38) As autoridades polacas informaram ainda a Comissão de que estavam a envidar esforços para relançar o processo de privatização com vista à assinatura de acordos de privatização em Novembro de 2008. Desde 3 de Junho de 2008, a Polónia apresenta relatórios diários à Comissão relativamente às acções desenvolvidas pelas diversas partes interessadas no relançamento do processo de privatização. Por carta de 6 de Junho de 2008, registada no mesmo dia, a Polónia enviou à Comissão o «memorando informativo sobre o estaleiro Gdynia» de 2 de Junho de 2008 (a seguir denominado «memorando informativo de 2008»).

(39) A pedido das autoridades polacas, realizou-se em 10 de Junho de 2008 uma reunião entre representantes da Comissão, as autoridades polacas e a ISD Polska, que foi apresentada à Comissão como potencial compradora do estaleiro Gdynia. Em 13 de Junho de 2008, teve lugar uma segunda reunião entre a Comissão e as autoridades polacas.

(40) Por carta de 26 de Junho de 2008, registada no mesmo dia, a Polónia apresentou um plano provisório de reestruturação para o estaleiro Gdynia e o estaleiro Gdańsk elaborado pela ISD Polska (proprietária do estaleiro Gdańsk) e um plano provisório de reestruturação para o estaleiro Gdynia elaborado pela Empresa de Construção Naval da Polónia (a seguir denominada «a ECNP»).

(41) Por carta de 4 de Julho de 2008, a Comissão solicitou esclarecimentos sobre determinadas questões relacionadas com o plano provisório de reestruturação elaborado pela ISD Polska. A Polónia respondeu por cartas de 7 e 8 de Julho 2008, registadas nos mesmos dias. Em 8 de Julho de 2008 teve lugar uma reunião entre representantes das autoridades polacas, da ISD Polska e da Comissão.

(42) Por carta de 14 de Julho de 2008, a Polónia comprometeu-se a enviar à Comissão um plano de reestruturação detalhado até 12 de Setembro do mesmo ano.

(43) Em 16 de Julho de 2008, a Comissão apoiou, de forma preliminar, a avaliação e conclusões apresentadas no projecto de decisão de encerramento da investigação formal que indicava que o auxílio concedido ao estaleiro Gdynia era incompatível com o mercado comum e tinha de ser recuperado. No entanto, à luz da carta das autoridades polacas de 14 de Julho de 2008, a Comissão decidiu adiar a adopção da decisão de modo a avaliar se o novo plano de reestruturação a ser apresentado pelas autoridades polacas até 12 de Setembro iria melhorar significativamente a situação e permitir que o auxílio fosse considerado compatível com o mercado comum.

(44) Desde então, a Polónia tem enviado à Comissão actualizações semanais sobre o processo de privatização (cartas de 28 de Julho, 4 de Agosto, 12 de Agosto, 21 de Agosto, 25 de Agosto, 1 de Setembro, 8 de Setembro, 16 de Setembro e 23 de Setembro, registadas nos mesmos dias).

(45) Por carta de 18 de Julho, registada em 21 de Julho, a Polónia solicitou três rondas de consultas com a Comissão sobre o plano provisório de reestruturação com vista à elaboração de uma versão final que tivesse em conta os comentários da Comissão. A Comissão concordou com o calendário por carta de 31 de Julho.

(46) No entanto, a primeira reunião não oficial entre as autoridades polacas e a Comissão só se realizou em 21 de Agosto de 2008. Em 2 de Setembro de 2008 teve lugar outra reunião com as autoridades polacas, que contou com a presença da ISD Polska. A Polónia apresentou informalmente o plano provisório de reestruturação da ISD Polska em 28 de Agosto de 2008 e uma versão alterada do mesmo em 8 de Setembro de 2008.

(47) Por carta de 12 de Setembro de 2008, registada no mesmo dia, a Polónia enviou o plano final de reestruturação para o estaleiro Gdynia e o estaleiro Gdańsk.

(48) Por carta de 16 de Setembro de 2008, registada em 17 de Setembro de 2008, a Polónia apresentou o projecto de acordo de privatização entre a ISD Polska e o Tesouro polaco.

(49) Em 30 de Setembro de 2008 foi organizada uma reunião entre as autoridades polacas e a Comissão, na qual participaram representantes da ISD Polska.

(50) Por carta de 27 de Outubro de 2008, a Comissão informou as autoridades polacas das condições de enquadramento para a execução desta decisão. Por carta de 3 de Novembro de 2008, registada em 4 de Novembro de 2008, a Polónia comprometeu-se a cumprir integralmente essas condições. A Comissão aceitou este compromisso em carta de 6 de Novembro de 2008.

(51) Por carta de 14 de Junho de 2007, a Comissão solicitou às autoridades polacas que apresentassem uma síntese de todos os auxílios estatais concedidos ao estaleiro desde a adesão da Polónia à UE, em 1 de Maio de 2004. A Polónia respondeu por carta de 11 de Julho de 2007, registada no mesmo dia. A Comissão solicitou esclarecimentos adicionais através de carta datada de 13 de Novembro de 2007, à qual a Polónia respondeu por carta de 9 de Janeiro de 2008, registada no mesmo dia. A Polónia informou a Comissão sobre auxílios adicionais concedidos ao estaleiro Gdynia por carta de 6 de Dezembro de 2007, registada no mesmo dia, por carta de 12 de Fevereiro de 2008, registada em 13 de Fevereiro de 2008, e por carta de 6 de Junho de 2008, registada no mesmo dia.

II. **DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DO AUXÍLIO**

1. *EMPRESA EM CAUSA*

(52) O beneficiário do auxílio é o estaleiro Gdynia. A empresa está sedeada na região de Gdańsk-Gdynia-Sopot, a norte da Polónia.

(53) A Comissão salienta que, ao abrigo das regras dos auxílios estatais, as empresas da região são elegíveis para financiamento pelos Fundos Estruturais [4] no âmbito do objectivo «Convergência» e pelo Fundo de Coesão [5]. Em especial, as empresas localizadas na região são potencialmente elegíveis para apoio do Programa Operacional Regional ao abrigo dos eixos prioritários existentes para apoiar pequenas e médias empresas, medidas de transferência de inovação e tecnologia (orientadas para a criação de emprego a longo prazo) e o desenvolvimento de infra-estruturas sociais e educativas para fins de formação profissional e aprendizagem ao longo da vida. As empresas da região são também elegíveis no âmbito dos programas operacionais Economia Inovadora e Recursos Humanos, sendo este último especialmente direccionado para apoiar as empresas e o mercado de trabalho a adaptarem-se às alterações económicas, incluindo processos de reestruturação.

[4] N.os 1 e 3 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1083/2006 do Conselho, de 11 de Julho de 2006, que estabelece disposições gerais sobre o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, o Fundo Social Europeu e o Fundo de Coesão, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1260/1999 (JO L 210 de 31.7.2006, p. 25). Anexo à Decisão 2006/595/CE da Comissão, de 4 de Agosto de 2006, que estabelece a lista das regiões elegíveis para financiamento pelos Fundos Estruturais no âmbito do objectivo «Convergência», no período de 2007-2013 (JO L 243 de 6.9.2006, p. 44).

[5] N.º 2 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1083/2006 do Conselho. Decisão 2006/596/CE da Comissão, de 4 de Agosto de 2006, que estabelece a lista de Estados-Membros elegíveis para financiamento pelo Fundo de Coesão, no período de 2007-2013 (JO L 243 de 6.9.2006, p. 47).

(54) O estaleiro Gdynia desenvolve actividades ao nível da construção naval, produção de cascos, construção de pontes em aço, prestação de serviços ligados à construção naval e a outros sectores.

(55) Os principais accionistas do estaleiro Gdynia ([6]) são o Tesouro, que detém 32 % das acções, representando 35 % dos direitos de voto, a Ray Car Carriers Ltd (16 % e 22 %), a Korporacja Polskie Stocznie S.A. (10 % e 6 %), a Agência de Desenvolvimento Industrial (Agencja Rozwoju Przemysli S.A.) (9 % e 13 %) e a Stoczniowy Fundusz Inwestycyjny S.A. (7 % e 5 %). Nenhum dos restantes accionistas detém mais de 4 % das acções.

(56) O estaleiro Gdynia é a empresa-mãe do Grupo do estaleiro Gdynia, que inclui doze subsidiárias. Até recentemente, a Stocznia Gdańsk S.A. era uma das subsidiárias mas, mediante acordo de Outubro de 2007, o estaleiro Gdynia vendeu as acções que ainda detinha no estaleiro Gdańsk ao novo proprietário maioritário da Stocznia Gdańsk S.A. No entanto, entre 1998 e o Outono de 2006, o estaleiro Gdynia deteve a maioria das acções da Stocznia Gdańsk S.A. (anteriormente denominada Stocznia Gdańsk – Grupa Stoczni Gdynia), pelo que a reestruturação dos dois estaleiros decorreu em paralelo.

(57) Os principais produtos do estaleiro Gdynia ao nível da construção naval são navios porta-contentores entre 1 100 e 5 000 TEU e navios porta-automóveis em sistema RO-RO com capacidade de carga de 2 100 a 6 000 carros. Outros produtos incluem navios polivalentes, navios de carga geral e para transporte de refinados e produtos químicos, graneleiros e navios para transporte de gás de petróleo liquefeito (GPL).

(58) No segmento dos porta-contentores até 3 000 TEU, os seus principais concorrentes são os estaleiros europeus Aker Ostsee e Volkswerft Stralsund, na Alemanha, e os estaleiros coreanos e chineses. O estaleiro fabrica os maiores navios de transporte de automóveis do mundo (em termos de porte) e a sua quota em termos de encomendas mundiais destes produtos é de 11 % ([7]). Nenhum outro estaleiro da UE produz navios porta-automóveis destas dimensões, sendo o estaleiro Uljanik, na Croácia, o único concorrente europeu. Os outros concorrentes do Gdynia são os estaleiros coreanos e japoneses.

(59) Entre 2002 e 2006, o estaleiro Gdynia produziu 48 navios. Em 2004, o Gdynia encontrava-se na 13.ª posição dos maiores estaleiros mundiais em termos do livro de encomendas (medida em termos de TBC – tonelagem bruta compensada). Em 2005, ocupava o 21.º lugar e mantinha a sua posição como maior estaleiro da Europa.

(60) Actualmente (em Abril de 2008) ([8]), o seu livro de encomendas incluía 16 contratos (12 navios porta-automóveis e 4 porta-contentores) com um volume total de 581 000 TBC a entregar em 2008 e 2009.

(61) As principais instalações de produção do estaleiro Gdynia dispõem de duas docas secas, SD I e SD II.

(62) Em Agosto de 2007, o estaleiro Gdynia empregava 4 611 trabalhadores, 68 % dos quais estavam directamente ligados ao processo de produção ([9]). Isto representa uma redução de 26 % em relação a Dezembro de 2004, data em que o estaleiro empregava 6 249 pessoas ([10]).

(63) O Grupo do estaleiro Gdynia começou a sentir dificuldades em 2002. O plano de reestruturação de 2004 explica que os factores que contribuíram para a difícil situação financeira eram externos, tais como a concorrência asiática, a retoma do zloti em relação ao dólar, o aumento dos preços do aço e problemas de acesso a financiamento na sequência da falência da Stocznia Szczecin Porta Holding S.A. e do colapso de um pórtico de carga no estaleiro Gdynia durante uma violenta tempestade em 1999. Como parte dos seus esforços para conseguir mais encomendas, especialmente após a aquisição do estaleiro Gdańsk em 1998 ter impulsionado o seu potencial produtivo, o estaleiro Gdynia tomou algumas decisões de gestão que se revelaram problemáticas. O estaleiro incorreu em riscos tecnológicos, financeiros, comerciais e de concepção (novos produtos, protótipos e construção pouco rentável de navios novos para o estaleiro, como pequenos graneleiros, navios de transporte de produtos químicos, navios Ro-Ro, navios tanque para transporte de gás, porta-contentores para carga a granel e navios de carga geral). Também insatisfatória foi a velocidade a que o estaleiro Gdynia reduziu os seus custos de produção.

(64) Estas dificuldades mantiveram-se ao longo do processo de reestruturação. Segundo o plano de reestruturação de 2006, os motivos destas dificuldades persistentes prendiam-se com a valorização do zloti face ao dólar e o aumento sem precedentes do preço do aço, que não se reflectiram nos contratos celebrados pelo estaleiro. Outra razão era a falta de recursos financeiros para operações de reestruturação alargadas.

(65) As dificuldades financeiras do Grupo deram origem a problemas de pagamento de dívidas públicas e comerciais e de salários, faltas de material, atrasos na produção, aumento de custos (consumo de mão-de-obra, coimas) e atrasos significativos no cumprimento dos contratos.

(66) A situação financeira do estaleiro Gdynia foi-se degradando gradualmente.

([6]) Situação à data de 31 de Março de 2007. *Fonte*: memorando informativo de 4 de Julho de 2007.

([7]) *Fonte*: memorando informativo de 4 de Julho de 2007.

([8]) *Fonte*: Pressupostos subjacentes às projecções financeiras para a Stocznia Gdynia S.A. elaborados pela Amber no âmbito da auditoria jurídica ao Estaleiro Gdynia, enviados à Comissão em 9 de Abril de 2008, registados no mesmo dia.

([9]) *Fonte*: Plano de actividades da Stocznia Gdynia para 2008-2012 elaborado pela Amber em Dezembro de 2007 e enviado à Comissão em 29 de Fevereiro de 2008, registado em 3 de Março de 2008.

([10]) Ibidem.

Quadro 1

Operações do estaleiro Gdynia

(milhões de PLN)

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

Fonte: plano de reestruturação e memorando informativo de 2006.

(67) Prevê-se que o estaleiro venha a apresentar ainda mais perdas significativas em 2008 e 2009, com base no actual livro de encomendas ([11]).

2. *DECISÃO DE DAR INÍCIO AO PROCEDIMENTO AO ABRIGO DO N.º 2 DO ARTIGO 88.º DO TRATADO CE*

(68) Na sua decisão de iniciar uma investigação formal, a Comissão indicava que algumas das medidas que haviam sido notificadas ao abrigo do ponto 3 do Anexo IV ao Tratado de Adesão constituíam novos auxílios uma vez que tinham sido concedidas após a adesão da Polónia à UE em 1 de Maio de 2004 ou ainda não tinham sido concedidas à data da decisão. A Comissão enumerou essas medidas na parte B do Anexo I da decisão.

(69) A Comissão decidiu ainda que determinadas medidas de auxílio indicadas na parte A do Anexo I da decisão tinham sido concedidas ao estaleiro Gdynia antes de 1 de Maio de 2004 e que não eram aplicáveis após a adesão nos termos do ponto 3 do Anexo IV ao Tratado de Adesão, pelo que não seriam examinadas ao abrigo do procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE. Por conseguinte, essas medidas não são abrangidas pela presente decisão. Não obstante, elas tinham de ser tidas em conta na avaliação de compatibilidade com o mercado comum das medidas de auxílio concedidas após a adesão.

(70) No essencial, a Comissão alegou que não tinha sido tomada uma decisão juridicamente vinculativa relativamente às medidas enumeradas na parte B do Anexo I da decisão antes da adesão, apesar de reconhecer que tinham sido dados alguns passos preliminares no sentido dessa decisão vinculativa.

([11]) O plano conjunto de reestruturação elaborado pela ISD Polska, conforme mencionado a seguir, prevê perdas em 2008 da ordem dos 280 milhões de PLN.

(71) Relativamente à reestruturação da dívida pública ao abrigo do procedimento do Capítulo 5a com base na Lei de 30 de Outubro de 2002 relativa a Auxílios Estatais (Empresas com Especial Importância para o Mercado de Trabalho), na sua última redacção ([12]), a Comissão concluiu que a decisão de reestruturação emitida pelo Presidente da Agência de Desenvolvimento Industrial, a agência governamental responsável pela aplicação do procedimento do Capítulo 5a, foi juridicamente vinculativa. Neste caso, no entanto, não foi emitida nenhuma decisão de reestruturação desse tipo antes da adesão ([13]). Isto porque a decisão emitida pelo Presidente da Agência de Desenvolvimento Industrial, em 19 de Abril de 2004, a aprovar o plano de reestruturação de 2004 não cumpriu os requisitos processuais e substantivos para ser considerada uma decisão de reestruturação.

(72) A Comissão aceitou a explicação da Polónia de que os juros vencidos sobre estas dívidas de direito público seriam automaticamente amortizados em conjunto com o capital devido à sua natureza acessória, não sendo necessário emitir uma decisão própria para o efeito.

(73) A Comissão não encontrou qualquer evidência de decisões juridicamente vinculativas para uma série de medidas, designadamente para as garantias de produção e a injecção de capital, a emissão de obrigações e conversão da dívida em activos, enumeradas como medidas 28-34 na parte B do Anexo I da decisão. A Comissão respondeu em especial ao argumento principal da Polónia, que alegava que estas medidas tinham sido incluídas no plano de reestruturação de 2004 do estaleiro Gdynia, o qual tinha sido aprovado pelo Conselho de Fiscalização do estaleiro, tendo os representantes do Tesouro forçado as autoridades competentes a executar as medidas através do seu voto a favor do plano.

([12]) A base jurídica é descrita em pormenor na parte 3.2 da decisão de início da investigação formal.

([13]) A Comissão tomou conhecimento através dos comentários do estaleiro Gdynia sobre a decisão de iniciar uma investigação formal que a decisão de reestruturação tinha de facto sido emitida a 4 de Janeiro de 2005.

(74) A Comissão considerou que, uma vez que os accionistas não tinham tomado as medidas necessárias para esse fim, o Conselho de Fiscalização não tinha sido mandatado para adoptar decisões com repercussões financeiras para os accionistas. A Comissão considerou também que, mesmo assumindo que o Conselho de Fiscalização estava mandatado para tomar essas decisões em nome e por conta dos accionistas, continuava a estar pouco claro se uma decisão deste tipo iria criar uma obrigação positiva por parte do Tesouro para atribuir o auxílio estatal, uma vez que normalmente não é possível integrar acções desenvolvidas pelo Estado enquanto interveniente no mercado em acções desenvolvidas pelo Estado na prossecução dos diversos objectivos públicos.

(75) Relativamente à medida 32 da parte B do Anexo I da decisão (injecção de capital de 40 milhões de PLN), a Comissão tinha dúvidas sobre a legalidade da decisão de obrigar o Tesouro a efectuar um aumento de capital antes da adesão da Polónia, uma vez que não tinha sido cumprido o requisito de registo de qualquer aumento de capital no Tribunal competente no prazo de seis meses.

(76) Considerando que várias medidas a favor do estaleiro Gdynia constituíam auxílios novos, a Comissão expressou dúvidas de que estivesse preenchida alguma das condições para o auxílio ser aprovado como auxílio à reestruturação.

3. *COMENTÁRIOS DAS PARTES INTERESSADAS*

a) ***Comentários do estaleiro Gdynia***

(77) O beneficiário apresentou dois tipos de argumentos: relativos à competência da Comissão quanto às medidas enumeradas na parte B do Anexo I da decisão e relativos às dúvidas da Comissão sobre a compatibilidade do auxílio com o mercado comum, na medida em que era considerado como constituindo um auxílio novo.

(78) No que se refere à reestruturação da dívida pública ao abrigo do Capítulo 5a, o beneficiário alegou que o facto de atribuir o auxílio constituiu uma decisão de reestruturação por parte do Presidente da Agência de Desenvolvimento Industrial. No entanto, o beneficiário afirmou, tal como a Polónia na fase inicial da investigação da Comissão, que a respectiva decisão foi adoptada pelo Presidente da Agência de Desenvolvimento Industrial antes da adesão, em 19 de Abril de 2004.

(79) O beneficiário alegou que foi o acordo de todos os credores públicos com a reestruturação ao abrigo do Capítulo 5a que constituiu a concessão do auxílio, antes da adesão ([14]).

([14]) Para mais pormenores, consultar o ponto 67 da decisão da Comissão de iniciar uma investigação formal.

(80) Ao contrário do que foi afirmado pela Polónia na primeira fase da investigação da Comissão, o beneficiário alegou que, após 30 de Junho de 2003, não se venceram juros de mora sobre as dívidas de direito público reestruturadas ao abrigo do Capítulo 5a.

(81) O beneficiário alegou que a exposição específica do Estado relativamente à medida 32 (injecção de capital) tinha sido conhecida antes da adesão e que, portanto, o auxílio devia ser considerado como tendo sido atribuído antes da adesão.

(82) O beneficiário também comentou outros aspectos da decisão. Referiu, em especial, que as garantias de produção fornecidas ao estaleiro pela agência seguradora de crédito à exportação não constituíram auxílio governamental. O beneficiário alegou que o sistema de garantias da agência seguradora de crédito à exportação se trata de um sistema de autofinanciamento em que, a longo prazo, os prémios cobrados excedem os riscos cobertos e os montantes efectivamente desembolsados. O beneficiário descreveu as condições mediante as quais a agência seguradora de crédito à exportação emite as garantias (prémios e tipos de garantias reais exigidas).

(83) Relativamente ao requisito de que o auxílio se limite ao mínimo necessário, o beneficiário alegou que o montante do auxílio se tinha limitado ao mínimo indispensável, sendo justificada a atribuição de um auxílio superior, caso houvesse disponibilidade. O beneficiário sugeriu ainda que, mesmo que a Comissão definisse restritamente os custos de reestruturação (i.e. como não incluindo os custos de exploração do estaleiro), a componente de financiamento desses custos sem elementos de auxílio estatal continuaria a situar-se na ordem dos 30 %, satisfazendo assim as Orientações de Reestruturação de 1999 ([15]).

(84) O beneficiário alegou ainda que o auxílio estatal ao estaleiro Gdynia não distorce a concorrência na Europa, afirmando que a real ameaça concorrencial aos estaleiros europeus vem do Extremo Oriente. O beneficiário reconheceu que são construídos navios porta-contentores noutros estaleiros europeus, designadamente na Alemanha, mas alegou que os porta-contentores construídos na Alemanha são diferentes em termos de concepção e especificações técnicas. Afirmou ainda que não existem outros estaleiros europeus a construir navios porta-automóveis, pelo que o estaleiro Gdynia não competia no seu segmento com outro estaleiro da UE.

([15]) O beneficiário refere que se aplicam as Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade de 1999 (JO C 288 de 9.10.1999, p. 2).

(85) Finalmente, o beneficiário afirmou que a sua reestruturação estaria definitivamente concluída no final de 2007.

b) ***Comentários das outras partes interessadas***

(86) A Dinamarca e a Danish Maritime apoiaram os esforços da Comissão para assegurar que o auxílio estatal foi concedido de acordo com as regras aplicáveis. Salientaram que, em resultado da situação concorrencial no mercado mundial da construção naval, vários estaleiros dinamarqueses foram encerrados ou entraram em falência sem que lhes tenham sido concedidos quaisquer auxílios estatais. Confirmaram ainda que a gama de produtos dos estaleiros dinamarqueses era similar à dos estaleiros polacos, pelo que os estaleiros dinamarqueses podiam ser afectados por qualquer concorrência desleal. A Dinamarca instou a Comissão a exigir ao estaleiro Gdynia que reduza a sua capacidade para que o auxílio estatal não fosse utilizado para aumentar o excesso de capacidade ao nível mundial.

(87) A Ray Car Carriers, como maior cliente do estaleiro Gdynia e accionista minoritária da empresa, salientou a importância do estaleiro Gdynia para o seu próprio funcionamento devido aos contratos em curso que tem com o estaleiro. A Ray Car Carriers está convencida de que, com a sua mão-de-obra e quadros altamente qualificados, o estaleiro se pode tornar um dos melhores da Europa, se for reestruturado e receber auxílio estatal para esse fim.

(88) O sindicato Solidarność salientou a degradação da situação no estaleiro, referindo a necessidade de uma rápida reestruturação. O sindicato descreveu algumas das medidas de reestruturação já executadas no estaleiro e manifestou a sua confiança de que, com a tecnologia e mão-de-obra suficiente para o fazer, poderia juntar-se ao conjunto dos estaleiros europeus mais lucrativos. Para isso, era necessário contar com auxílio estatal para aplicar o plano de reestruturação.

(89) A associação polaca de construção naval Forum Okrętowe explicou as razões para as dificuldades sentidas pelo estaleiro e manifestou o seu apoio ao processo de reestruturação e à utilização de auxílios estatais para esse fim.

c) ***Comentários da Polónia***

(90) Tal como o beneficiário, a Polónia comentou os aspectos relacionados com a competência e a compatibilidade.

(91) No que se refere à reestruturação da dívida pública ao abrigo do Capítulo 5a, a Polónia não apresentou quaisquer argumentos adicionais. No entanto, na sua resposta aos comentários do beneficiário, a Polónia manifestou o seu desacordo com a interpretação da legislação polaca feita por este.

(92) No que respeita às medidas 28-34 da parte B do Anexo I da decisão, a Polónia não refutou as conclusões da Comissão constantes da decisão de iniciar uma investigação formal. Não obstante, a Polónia apresentou um novo argumento no sentido de que as declarações dos representantes de diversas autoridades governamentais no âmbito da Equipa do Sector da Construção Naval relativas aos planos para alargar essas medidas deveriam ser consideradas como compromissos oficiais. Estas declarações foram feitas antes da adesão.

(93) Relativamente à medida 32 (injecção de capital), a Polónia alegou que, uma vez que o Tesouro tinha agido na reunião de accionistas como dono do estaleiro Gdynia, esta acção não podia ser dissociada das suas acções como autoridade pública de concessão de auxílios.

(94) Simultaneamente, a Polónia reconhece que, enquanto as injecções de capital se inserem na esfera da propriedade (*dominium*) e estão sujeitas ao direito civil, ao proceder ao aumento do capital social das empresas o Ministro (do Tesouro) encontra-se obrigado a observar regras adicionais de direito público que não se aplicam aos comuns intervenientes no mercado (*imperium*).

(95) A Polónia explicou seguidamente que a regra dos seis meses (o prazo obrigatório de registo das subscrições de capital no Tribunal) era um requisito meramente formal sem qualquer efeito sobre a altura em que a obrigação do accionista subscrever as acções entra em vigor. A Polónia afirmou que esta obrigação entrou em vigor em 2004, antes da adesão, e que o seu cumprimento apenas necessitava da aprovação de uma nova resolução sobre o aumento do capital social do estaleiro, que teve lugar em 4 de Março de 2005. A subscrição por parte do Tesouro teve lugar subsequentemente, em 23 de Junho de 2005.

(96) No que se refere à compatibilidade do novo auxílio com o mercado comum, a Polónia referiu que o plano de reestruturação de 2004 constituiu uma base económica sólida para o processo de reestruturação do estaleiro. A Polónia reconheceu que o processo de reestruturação foi executado com recursos financeiros limitados. As autoridades polacas procederam a uma breve descrição das medidas de auxílio à reestruturação inscritas no plano de reestruturação de 2004, para demonstrar que a reestruturação não teve um âmbito puramente financeiro. Defendeu as medidas compensatórias propostas no plano de reestruturação de 2004 e executadas no

seio do Grupo do estaleiro Gdynia. Relativamente ao requisito de que a ajuda se limitasse ao mínimo indispensável, a Polónia afirmou que o auxílio foi utilizado exclusivamente para os fins da reestruturação e que a percentagem do montante do auxílio foi de 31 %, i.e. o auxílio como percentagem dos custos totais de reestruturação, incluindo os custos operacionais. A Polónia alegou que a renegociação dos preços dos contratos, em conjunto com os lucros acumulados e fluxos financeiros positivos gerados pelo estaleiro no futuro, deviam ser considerados como constituindo a «contribuição própria».

(97) As autoridades polacas descreveram em pormenor a forma como funciona o sistema de garantia da agência seguradora de crédito à exportação e alegaram que estas garantias não constituem auxílio estatal.

4. *DESCRIÇÃO CRONOLÓGICA DOS EVENTOS DECISIVOS NO SEGUIMENTO DA DECISÃO DA COMISSÃO DE DAR INÍCIO AO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO*

(98) Apresenta-se de seguida um resumo da investigação da Comissão e dos eventos que tiveram lugar no seu decurso.

(99) Em resposta à decisão da Comissão de iniciar a investigação formal, as autoridades polacas apresentaram, no Outono de 2005, explicações de dois tipos: em primeiro lugar, questionando a competência da Comissão para agir sobre as medidas identificadas como novo auxílio na sua decisão, e, em segundo lugar, alegando que mesmo se tais medidas constituíssem novo auxílio, eram compatíveis com o mercado comum como auxílio à reestruturação. A reacção do estaleiro Gdynia à decisão da Comissão foi de natureza semelhante. Ambas são descritas de seguida.

(100) Reforçando os seus comentários quanto à compatibilidade do auxílio, a Polónia apresentou à Comissão o plano de reestruturação de 2004 do estaleiro Gdynia, que era idêntico ao plano de reestruturação que esteve na base da decisão da Comissão de iniciar a investigação formal devido a dúvidas quanto à sua credibilidade e solidez. Não obstante, a Comissão analisou cuidadosamente o plano de reestruturação de 2004 e recorreu à assistência de um consultor externo. A Comissão concluiu que o plano de reestruturação de 2004 não cumpria qualquer das condições para a aprovação de auxílios à reestruturação estabelecidas nas orientações relevantes. Na reunião de 22 de Fevereiro de 2006, a Comissão explicou as suas principais dúvidas às autoridades polacas. A Comissão salientou as principais deficiências do plano de reestruturação de 2004: baixos investimentos, baixa produtividade planeada, altos custos de produção, em especial ao nível das despesas gerais, e insuficiente fortalecimento da base de capital próprio do estaleiro. O auxílio concedido ao estaleiro devia ser considerado como apoio ao funcionamento para suportar a reestruturação da dívida e a continuação do funcionamento do estaleiro.

(101) Em Dezembro de 2005, a Comissão teve conhecimento através de fontes públicas ([16]) de que a Korporacja Polskie Stocznia (adiante denominada «KPS»), um grupo de capital de propriedade pública, tinha sido criada com o objectivo de integrar os três principais estaleiros polacos em Gdynia, Gdańsk e Szczecin sob a sua égide (adiante denominado o «plano de consolidação»). A principal função da KPS era financiar a produção do estaleiro. A Polónia não informou a Comissão a respeito do plano de consolidação em qualquer fase do procedimento, nem antes nem depois da decisão de dar início ao procedimento de investigação formal.

(102) Na mesma altura, a Comissão tomou conhecimento através da imprensa de conversações em curso sobre a venda dos estaleiros de Gdynia e Gdańsk a investidores estratégicos e sobre a separação das duas empresas, que até à data tinham operado como parte do mesmo grupo. A Comissão solicitou ao Governo polaco, através de carta de 13 de Janeiro de 2006, que explicitasse qual era realmente a sua estratégia para o estaleiro Gdynia.

(103) A Polónia explicou, por carta de 20 de Fevereiro de 2006, que tinha sido realmente previsto um plano de consolidação, mas que tinha sido já abandonado e que iria ser adoptada em breve uma nova estratégia para o sector da construção naval polaca.

(104) Na reunião de 22 de Fevereiro de 2006 e por carta de 13 de Março de 2006, as autoridades polacas informaram a Comissão de que o plano de reestruturação de 2004 estava desactualizado e teria de ser alterado. As autoridades polacas comprometeram-se a apresentar a versão alterada do plano de reestruturação até Junho de 2006. As autoridades polacas também apresentaram as principais características da nova estratégia de reestruturação para o sector da construção naval polaca. Em primeiro lugar, o estaleiro Gdańsk seria separado do Grupo do estaleiro Gdynia assim que possível. Em segundo lugar, o Governo iria permitir a injecção de capital privado nos estaleiros Gdańsk e Gdynia com o objectivo de privatizar integralmente os estaleiros a longo prazo.

(105) A Assembleia-geral do estaleiro Gdynia, realizada a 19 de Abril de 2006, deliberou um aumento de capital para 300 milhões de PLN. O conselho de administração foi incumbido de procurar investidores interessados em participar. Em conformidade, o memorando informativo de Maio de 2006 foi disponibilizado aos potenciais investidores e cerca de 80 desses investidores foram abordados directamente pelo consultor de privatização do estaleiro Gdynia. O estaleiro Gdynia recebeu duas propostas preliminares de participação no aumento de capital por parte da empresa siderúrgica ucraniana Donbas e do principal cliente do estaleiro, a Ray Car Carriers. Estas duas empresas acabaram por apresentar propostas vinculativas em 28 de Agosto de 2006, condicionadas, no entanto, pela cobertura da dívida e cancelamento

([16]) Actas governamentais de 25 de Janeiro de 2005 e 5 de Outubro de 2005, publicadas no sítio *web*.

por parte do vendedor – o Estado. De acordo com o calendário anunciado pela Polónia (carta de 26 de Setembro de 2006), as negociações com os dois proponentes deveriam ser concluídas até ao final de Outubro de 2006 e a subscrição de novas acções finalizada até 15 de Dezembro de 2006.

(106) A Comissão recebeu em 9 de Junho de 2006 a primeira versão do plano de reestruturação de 2006. Após ter visitado o estaleiro e ouvido a opinião de um consultor externo, a Comissão manifestou sérias preocupações sobre esta versão durante a visita às instalações de 13 de Junho de 2006 e por escrito em 17 de Julho, salientando que o plano de reestruturação não parecia ser suficientemente abrangente para recuperar o estaleiro em termos de viabilidade a longo prazo, que não tinham sido estabelecidas disposições relativas à reestruturação financeira, que não havia perspectivas reais de reestruturação financeira sem elementos de auxílio estatal e, finalmente, que não tinham sido propostas medidas compensatórias. Referindo-se à dependência contínua de garantias de financiamento de navios disponibilizadas pela agência seguradora de crédito à exportação, uma agência governamental, a Comissão avisou o estaleiro e as autoridades polacas que tais garantias constituíam auxílios estatais.

(107) Apesar destas advertências, o plano de reestruturação de 2006, finalmente apresentado pela Polónia em Setembro de 2006, com um atraso de dois meses, não diferia substancialmente da primeira versão. Descrevem-se seguidamente as principais críticas da Comissão ao plano de reestruturação de 2006.

(108) Na reunião de 7 de Dezembro de 2006 e por carta de 29 de Janeiro de 2007, a Comissão indicou às autoridades polacas que a análise preliminar tinha concluído que o plano de reestruturação de 2006 não cumpria qualquer das condições para a aprovação de auxílios à reestruturação ao abrigo das actuais orientações.

(109) As autoridades polacas anunciaram nessa reunião que tencionavam relançar a privatização do estaleiro Gdynia através de um procedimento aberto e transparente com vista a atrair um investidor privado que assumiria integralmente o controlo do estaleiro. A Polónia indicou que o processo de privatização estaria concluído até Junho de 2007. Enquanto se aguardava a preparação dos documentos de privatização, a Polónia solicitou à Comissão que elaborasse uma declaração sobre as medidas compensatórias necessárias para o estaleiro Gdynia, de forma a poder fornecer as informações correctas aos potenciais investidores.

(110) Nos meses seguintes, o estaleiro Gdynia prosseguiu as conversações com os dois investidores, a Donbas e a Ray Car Carriers, que apresentaram as suas propostas em Agosto de 2006. Em simultâneo, o Governo preparou diversos documentos de privatização com vista ao relançamento do processo de privatização no caso de falharem as negociações em curso. Em Maio de 2007, o Governo polaco anunciou que as negociações tinham falhado e que seria relançado o processo de privatização. Por carta datada de 22 de Junho de 2007, a Polónia apresentou um novo calendário para o processo de privatização, indicando Dezembro de 2007 como prazo provisório para a sua conclusão, ou seja seis meses após o prazo inicial a que a Polónia se tinha comprometido em Janeiro de 2007. Por carta de 31 de Julho de 2007, a Comissão indicou que o processo de privatização não poderia ser adiado por mais tempo. A Comissão advertiu ainda a Polónia de que, naquele momento, pareciam ainda não ter sido satisfeitas as condições que impunham que a recuperação da viabilidade do estaleiro a longo prazo e o financiamento da reestruturação fossem feitos, pelo menos parcialmente, com recursos não provenientes de auxílios estatais.

(111) Simultaneamente, no seguimento de um acordo celebrado entre o Comissário Kroes e o Ministro Woźniak em Dezembro de 2006, a Comissão estava envolvida em debates intensivos com as autoridades polacas e o estaleiro Gdynia com vista à fixação das necessárias medidas compensatórias. Por carta de 28 de Fevereiro de 2007, a Polónia comprometeu-se a fechar a doca SD I do estaleiro Gdynia depois de concluídas as encomendas pendentes e os investimentos necessários na doca seca SD II, ou seja a partir de Janeiro de 2010.

(112) Para verificar se esta proposta constituía uma verdadeira medida de compensação, a Comissão solicitou ao estaleiro Gdynia informações sobre diversas questões. A Comissão informou a Polónia através de carta de 31 de Julho de 2007 que estava preparada para, de forma preliminar, considerar o encerramento da doca seca SD I como medida compensatória suficiente, na condição de que o seu encerramento incluísse o desmantelamento das instalações de forma a impossibilitar irreversivelmente actividades de construção e lançamento à água de navios e que esse encerramento fosse iniciado a partir de 1 de Setembro de 2009, ou antes caso o navio 8185/04, o último no livro de encomendas do estaleiro à data de 8 de Março de 2007, fosse lançado à água antes dessa data. Para além disso, em 2009, a doca SD I só poderia ser utilizada para a montagem dos dois navios previstos para serem montados naquela doca em 2009 e que não podiam ser transferidos para a doca SD II (navios LPG 8185/03 e 8185/04). Descrevem-se seguidamente as bases para a conclusão da Comissão.

(113) O novo procedimento de privatização com base na Lei das Privatizações de 30 de Agosto de 1996 iniciou-se em Julho de 2007. Em 5 de Julho de 2007, a Assembleia-geral do estaleiro Gdynia aprovou uma deliberação de aumento de capital de 515 milhões de PLN, com subscrição das acções por parte do Tesouro se a privatização fosse concluída com sucesso. Foi elaborado um memorando informativo, datado de 4 de Julho de 2007, que foi disponibilizado aos potenciais investidores em 10 de Julho de 2007, i.e. na data de publicação do aviso de concurso público na imprensa internacional e polaca. Conforme descrito no procedimento acima, a Comissão enviou observações sobre o memorando informativo, que a Polónia teve em devida conta.

(114) Notando novos atrasos no processo de privatização, a Comissão instou a Polónia, por carta de 3 de Outubro de 2007, a concluir a privatização sem mais delongas. Por carta de 23 de Outubro de 2007 a Polónia informou a Comissão de que a privatização não seria concluída conforme planeado, i.e. até ao final de 2007. Em vez disso a Polónia decidiu iniciar negociações com investidores seleccionados a partir de Janeiro de 2008. A Comissão reiterou a sua preocupação relativamente aos atrasos por carta de 30 de Novembro de 2008 e indicou que aguardava o envio da primeira versão do novo plano de reestruturação por parte do novo proprietário do estaleiro Gdynia até ao final de Fevereiro de 2008. Este pedido foi subsequentemente repetido pela Comissão em diversas ocasiões. A Comissão insistiu várias vezes no estrito cumprimento do calendário de privatização, referindo que não parecia haver qualquer justificação para a Polónia reiniciar o processo de privatização.

(115) A Polónia informou a Comissão de que onze empresas tinham solicitado o memorando informativo do estaleiro Gdynia e que quatro empresas tinham apresentado propostas iniciais dentro do prazo de 1 de Outubro de 2007. As quatro empresas foram aceites para uma auditoria jurídica. Foram apresentadas três propostas vinculativas dentro do prazo que terminou em 20 de Dezembro de 2007. No final de Janeiro de 2008, a Polónia decidiu iniciar negociações com dois desses investidores. Em meados de Fevereiro de 2008, a Polónia anunciou que o processo de privatização do estaleiro Gdynia seria concluído até ao Verão de 2008, i.e. um ano mais tarde do que tinha sido inicialmente prometido pela Polónia em Janeiro de 2007.

(116) Em 20 de Março de 2008, foram concedidos direitos exclusivos de negociação a um desses investidores, a Amber Sp. z o.o. (a seguir denominada «Amber»), uma subsidiária da Złomrex, uma empresa polaca dedicada à comercialização de aço, direitos esses que foram subsequentemente prolongados em diversas ocasiões, terminando finalmente em 12 de Maio de 2008.

(117) Em 29 de Fevereiro de 2008, a Polónia enviou à Comissão o plano provisório de reestruturação para o estaleiro Gdynia elaborado pela Amber ([17]). A Amber enviou por correio electrónico de 9 de Abril de 2008 uma actualização das projecções financeiras. A Comissão efectuou comentários verbais a este projecto numa reunião com representantes das autoridades polacas, da Amber e do estaleiro Gdynia que teve lugar em Varsóvia em 10 de Abril de 2008, tendo enviado comentários por escrito por carta de 21 de Abril de 2008.

(118) Numa reunião com as autoridades polacas em 12 de Maio de 2008, a Amber anunciou que se tinha retirado do processo de privatização do estaleiro Gdynia. A Polónia informou a Comissão desta alteração no mesmo dia. Na justificação da sua decisão, enviada ao Tesouro, a Amber referia como principal razão para a sua retirada o facto de que, após uma aprofundada auditoria jurídica à situação do estaleiro, tinha concluído que o estaleiro não se tornaria rentável mesmo após a execução das medidas de reestruturação, incluindo investimentos significativos.

(119) Em 15 de Maio de 2008, as autoridades polacas decidiram encerrar o processo de privatização sob a forma de convite público à negociação com os proponentes cujas propostas tinham sido admitidas no procedimento iniciado em 2007.

(120) Em 26 de Maio de 2008, a Polónia informou a Comissão de que o processo de privatização tinha sido relançado. Nos subsequentes relatórios relativos aos atrasos, as autoridades polacas informaram a Comissão das acções que tinham sido desenvolvidas para encontrar um comprador para o estaleiro Gdynia. A Polónia reenviou à Comissão diversas cartas nas quais potenciais investidores manifestavam o seu interesse em ser informados sobre o processo de privatização em curso e em receber o memorando informativo quando estivesse disponível.

(121) Na reunião de 10 de Junho de 2008, surgiu a informação de que as autoridades polacas estavam a levar a cabo conversações intensivas com a ISD Polska, a actual proprietária do estaleiro Gdańsk, relativamente à possibilidade de compra do estaleiro Gdynia e de uma fusão dos dois estaleiros. A Polónia propôs novas medidas compensatórias e indicou que o novo investidor tinha solicitado auxílios estatais adicionais como condição para participar na privatização. A Polónia informou

([17]) *Fonte*: Plano de actividades do Estaleiro Gdynia para 2008-2012 elaborado pela Amber em Dezembro de 2007 e enviado à Comissão em 29 de Fevereiro de 2008, registado em 3 de Março de 2008.

ainda a Comissão de que a ISD Polska estava a elaborar um plano conjunto de reestruturação para os dois estaleiros para ser apresentado à Comissão até 26 de Junho de 2008, em linha com a ordem de fornecimento de informação aprovada pela Comissão relativamente ao auxílio estatal C 18/2005 ([18]).

(122) A pedido das autoridades polacas, a Comissão informou a Polónia e a ISD Polska na reunião de 10 de Junho de 2008 e novamente na reunião de 13 de Junho de 2008 que certas condições-quadro teriam de ser satisfeitas para a ISD Polska poder comprar o estaleiro Gdynia com a intenção de o explorar conjuntamente com o estaleiro Gdańsk. Estas condições-quadro previam que a ISD Polska teria de apresentar um plano conjunto de reestruturação para os dois estaleiros até 26 de Junho de 2008, contribuir significativamente para os custos de reestruturação e adoptar medidas compensatórias significativas de acordo com as orientações aplicáveis. A Comissão referiu que a contribuição proposta pela ISD Polska para os custos de reestruturação era insuficiente, tendo em consideração o montante de auxílio estatal que o estaleiro tinha recebido no passado e o auxílio estatal adicional a que a ISD Polska se candidatou no âmbito da privatização.

(123) Por carta de 6 de Junho de 2008, a Polónia informou a Comissão de que o Governo tinha aprovado uma decisão a 3 de Junho de 2008 para participar no capital do estaleiro Gdynia com 515 milhões de PLN, de modo a cobrir parcialmente as perdas previstas com os contratos de construção de navios existentes.

(124) Em 26 de Junho de 2008, a Comissão recebeu um plano provisório de reestruturação datado de Junho de 2008, elaborado pela ISD Polska, intitulado «Plano de Reestruturação para o Novo Estaleiro Gdańsk-Gdynia», apresentando a estratégia de reestruturação conjunta para os estaleiros de Gdańsk e Gdynia [a seguir denominado o «plano conjunto de reestruturação (da ISD)»]. A Comissão recebeu também um plano provisório de reestruturação datado de Junho de 2008 e elaborado pela Empresa de Construção Naval da Polónia intitulado «Plano de Reestruturação do Estaleiro Gdynia para 2008-2012» (a seguir denominado o «Plano de Reestruturação da PSC»). Apresenta-se de seguida uma breve descrição dos dois planos.

(125) Por carta de 14 de Julho de 2008, a Polónia informou a Comissão de que a privatização do estaleiro Gdynia prosseguia e solicitou mais tempo para que os potenciais investidores finalizassem o plano de reestruturação. A Polónia comprometeu-se a apresentar um plano definitivo de reestruturação para o estaleiro Gdynia o mais tardar até 12 de Setembro de 2008.

(126) A Comissão aceitou aguardar até ser tomada a decisão de apresentar um plano definitivo de reestruturação.

([18]) Decisão da Comissão de 23 de Maio de 2008 [C(2008) 2277].

(127) Em 12 de Setembro de 2008, a Polónia apresentou o plano final de reestruturação elaborado pela ISD Polska, intitulado «Plano de Reestruturação do Novo Estaleiro Gdańsk-Gdynia» (a seguir denominado «o plano conjunto de reestruturação de 12 de Setembro»), que constitui, no essencial, uma versão actualizada do plano conjunto de reestruturação de 26 de Junho de 2008

5. *PLANO DE REESTRUTURAÇÃO DE 2006*

(128) De acordo com o plano de reestruturação de 2006, as alterações ao plano de reestruturação de 2004 eram necessárias devido a mudanças no clima macroeconómico, i.e. a valorização do zloti em relação ao dólar americano de 4,1 PLN para 3,0 PLN por cada dólar americano e ao aumento do preço do aço de 300 dólares/tonelada para 700 dólares/tonelada, que afectaram negativamente a situação económica do estaleiro. Isto aliado à insuficiência dos auxílios estatais fez com que o plano de reestruturação de 2004 não pudesse ser integralmente executado.

(129) O plano de reestruturação de 2006 elaborado pelo estaleiro com o apoio da Ernst & Young cobre o período de 2006 a 2012. Não obstante, a maioria das medidas destinam-se a aplicação até ao final de 2009. O plano de reestruturação de 2004 cobria o período de 2003 a 2008.

(130) Os objectivos do plano de reestruturação de 2006 são limitar os custos de funcionamento de forma efectiva, melhorar a eficiência do estaleiro e assegurar que a construção naval é rentável. Para tal, o estaleiro tencionava inicialmente proceder à renegociação dos contratos existentes, eliminando assim as perdas previstas relativamente aos navios cuja conclusão estava agendada para 2006 e 2007, em conjunto com um programa de redução de custos que permitisse o decréscimo dos custos de produção.

a) ***Estratégia de vendas***

(131) A estratégia de vendas prevista passava pela concentração em navios *standard*, incluindo navios porta-contentores e de transporte de carros. O estaleiro também planeava manter a capacidade para nichos de mercado, caso surgissem propostas rentáveis.

b) ***Reestruturação industrial e operacional***

(132) As principais medidas são:

— Aumento da eficiência através do investimento de 61 milhões de EUR no período 2007-2009. Os investimentos destinam-se a eliminar constrangimentos no processo de produção (especialmente na pré-fabricação de aço) e a aumentar a eficiência. Também estão previstos investimentos em TI no valor de 6,6 milhões de EUR;

— Reestruturação laboral, i.e. eliminação de contratos de trabalho a termo fixo cada vez mais generalizados e medidas destinadas a atingir os objectivos de níveis de emprego. Introdução de um esquema de incentivos. O estaleiro prevê ainda aumentar directamente os salários dos trabalhadores envolvidos na produção em 10 % em 2006 e 4 % por ano entre 2008 e 2010. A alta taxa de absentismo e falta de trabalhadores qualificados são dois dos principais problemas que afectam actualmente o estaleiro;

— O plano sublinhava a importância de proteger o estaleiro contra os riscos cambiais. Para tal, 70 % das receitas do estaleiro serão cobertas contra o risco cambial entre 2007 e 2012 através de transacções em moeda estrangeira;

— Terão lugar novas separações de subsidiárias (tais como a Zakładowa Służba Ratownicza, a Wydział Technicznej Obsługi Urządzeń Dźwignicowych, etc.) e vendas de activos;

— Melhorias do processo de concepção (uniformização das soluções de *design*). Isto inclui também a possibilidade de proceder à separação do Departamento de *Design*, que terá de ser decidida em 2007;

— Outras medidas, como a renegociação dos contratos, a aplicação de cláusulas de indexação aos contratos para cobertura dos riscos cambiais, o esquema de incentivo para os trabalhadores, a optimização dos processos e a venda de activos financeiros.

c) ***Medidas de reestruturação financeira***

(133) O estaleiro deve proceder a uma reestruturação financeira. No final de 2005, o capital social ascendia a 285,4 milhões de PLN. Estava prevista a melhoria da situação patrimonial do estaleiro em 2006-2007 através de uma injecção de capital total de 1 015 milhões de PLN: um aumento de capital de 500 milhões de PLN em 2006 financiado por investidores privados e um aumento de capital de 515 milhões de PLN em 2007 subscrito por um investidor privado ou público.

d) ***Objectivos previstos no final da reestruturação – recuperação da viabilidade a longo prazo***

(134) No final do período de reestruturação, em 2009, prevê-se que a produção do estaleiro atinja 298 610 TBC, contra os 279 258 TBC de 2006. O número de navios construídos passará de 13 em 2006 (8 navios porta-contentores e 5 navios porta-automóveis) para 11 (5 navios porta-contentores e 6 navios porta-automóveis). Prevê-se que a produção se reduza ainda mais para 324 110 TBC em 2012 (12 navios).

(135) A média de empregados reduzir-se-á de 5 208 em Maio de 2006 para um nível previsto de 4 530 no final de 2007.

(136) Prevê-se que a produtividade (rácio de consumo de mão-de-obra) suba de 44,8 horas de mão-de-obra/TBC em 2007 para 37,0 horas de mão-de-obra/TBC em 2012. Segundo o consultor da Comissão, a produtividade dos estaleiros europeus comparáveis mais eficientes situa-se abaixo das 20 horas de mão-de-obra/TBC.

(137) Espera-se que o volume de negócios aumente de 1599 milhões de PLN em 2005 para 1869 milhões de PLN em 2012. Prevê-se que os lucros de exploração aumentem de 7,35 milhões de PLN em 2005 e - 233,5 milhões de PLN em 2006 para 67,68 milhões de PLN em 2012, sendo 2009 o primeiro ano rentável.

e) ***Análise de sensibilidade***

(138) O plano inclui uma análise de sensibilidade sobre as seguintes questões:

— Valorização do zloti face ao dólar americano de 0,05 e 0,1 PLN em oposição à taxa de câmbio constante de PLN/USD = 3,00 do cenário de referência;

— Manter a produção de navios num nível de 10 unidades em 2009-2010, enquanto o cenário de referência prevê a produção de 11 navios em 2009-2010 e 12 navios em 2011-2012;

— Maior crescimento nas várias taxas de liquidação (remuneração da mão-de-obra e tarifas de cooperação variável e fixa) em 2008-2012 do que o previsto no cenário de referência;

— Queda dos preços dos navios de 5 % e 10 % em 2009-2012;

— Aumento do preço das matérias-primas em conjunto com o aumento dos preços dos navios a partir de 2007.

f) ***Medidas compensatórias***

(139) O plano de reestruturação de 2006 propunha a limitação da produção para 340 000 TBC por ano como medida compensatória, assumindo que a capacidade técnica do estaleiro era de 540 000 TBC. Conforme se explica pormenorizadamente abaixo, em Fevereiro de 2007, a Polónia propôs o encerramento irreversível da doca seca SD I. O estaleiro apresentou dados demonstrativos de que a capacidade técnica actual se situa muito abaixo de 540 000 TBC. A Comissão acabou por dar o seu acordo preliminar para a redução da capacidade proposta, que substituiu as medidas compensatórias previstas no plano de reestruturação de 2006.

6. *PLANO CONJUNTO DE REESTRUTURAÇÃO ELABORADO PELA ISD*

(140) A ISD Polska, como proprietária maioritária do estaleiro Gdańsk, entrou no processo de privatização após a retirada da Amber da ronda de privatização lançada em 2007. Conforme acima se indica, a ISD Polska reviu o plano de reestruturação que tinha apresentado à Comissão em 26 de Junho de 2008, tendo enviado uma versão actualizada em 12 de Setembro de 2008. A seguinte descrição, quando aplicável, explica as alterações efectuadas ao plano conjunto de reestruturação de Setembro.

(141) Na base da estratégia de negócios conjunta preparada pela ISD Polska está a ideia de que as sinergias entre os dois estaleiros devem ser utilizadas e os melhores activos de produção existentes em ambas as instalações devem ser conjugados ([19]). As principais instalações de armazenagem de matérias-primas ficarão situadas no estaleiro Gdynia, onde decorrerá também a pré-fabricação de chapas e perfis. As chapas e perfis serão seguidamente transportados por via marítima para o estaleiro Gdańsk, onde se procederá à produção das secções e blocos. A montagem terá lugar nas docas do estaleiro Gdynia e os acabamentos finais serão realizados nos cais de ambos os estaleiros.

(142) O plano conjunto de reestruturação menciona a incapacidade do plano de reestruturação de 2006 para recuperar a viabilidade do estaleiro e identifica as causas das actuais dificuldades financeiras sentidas por ambos os estaleiros, incluindo, designadamente, a incapacidade de privatizar o estaleiro, o fracasso associado da tentativa de aumentar o seu capital para níveis que permitissem a reestruturação e o facto de este não ter recebido montantes suficientes de auxílios financeiros. O plano conjunto de reestruturação identifica ainda os factores macroeconómicos, como a valorização do zloti polaco face ao dólar americano, os preços crescentes do aço, e os factores internos, como a saída de trabalhadores qualificados do estaleiro, a baixa produtividade e a celebração de contratos sem a necessária cobertura contra alterações das flutuações cambiais e custo das matérias-primas, que resultaram em perdas para o estaleiro.

(143) O objectivo do plano conjunto de reestruturação é retomar a viabilidade das duas empresas reestruturadas, os estaleiros Gdynia e Gdańsk. Apesar de a presente decisão se referir exclusivamente ao estaleiro Gdynia, a seguinte descrição e avaliação do plano conjunto de reestruturação deve naturalmente ter em consideração também a existência do estaleiro Gdańsk, os seus esforços de reestruturação no passado e os auxílios estatais que recebeu e irá receber no futuro.

([19]) Os auxílios estatais ao estaleiro Gdańsk também são objecto de um procedimento de investigação formal, iniciado pela decisão da Comissão de 1 de Junho de 2005 relativamente aos processos de auxílios estatais C 17/05 e C 18/05, Auxílio à Reestruturação do estaleiro Gdynia; Auxílio à Reestruturação do estaleiro Gdańsk (JO C 220 de 8.9.2005, p. 7).

a) ***Estratégia de vendas***

(144) De acordo com o plano conjunto de reestruturação, após a fusão os estaleiros deverão dedicar-se a actividades de construção naval e a outras actividades fora da construção naval.

(145) Relativamente ao negócio da construção naval, a ISD Polska pretende a curto prazo dedicar-se a segmentos de mercado como o de navios porta-contentores (de pequeno e médio porte, 500–3 000 TEU), navios de carga geral (navios «clássicos» para transporte de cargas secas, navios polivalentes e navios para cargas pesadas) e navios porta-automóveis (grandes navios para transporte exclusivo de automóveis, C6600), pretendendo também desenvolver actividades no segmento de navios *off-shore* (por ex., rebocadores de suporte a manobras de ancoragem, navios de abastecimento de plataformas, embarcações de transporte de pessoal das plataformas), que se tornarão predominantes a médio prazo.

(146) O estudo de mercado baseia-se numa comparação com a produção de outros estaleiros europeus e na experiência dos estaleiros objecto da fusão. O plano reconhece que terá de ser desenvolvido o *know-how* necessário para a produção de navios *off-shore* e que a produção será efectuada com recurso a subempreiteiros nos primeiros anos. O plano conjunto de reestruturação de Setembro descreve a experiência anterior do estaleiro Gdańsk na construção de cascos de navios *off-shore* e explica que existem navios deste tipo no livro de encomendas do estaleiro. O plano mostrava ainda que o estaleiro Gdańsk tinha assinado recentemente com um conhecido construtor de navios *off-shore* uma carta de intenções para cinco anos, que previa a subcontratação de cascos de complexidade crescente ao estaleiro Gdańsk. O plano previa uma mudança gradual do trabalho subcontratado para a construção de navios *off-shore* integralmente equipados e reconhecia a necessidade de adquirir gradualmente a capacidade para construir embarcações integralmente equipadas e de estabelecer uma rede de fornecedores.

(147) A carteira de produção prevista pressupõe que a produção de navios porta-contentores seja mantida inicialmente, mas que se vá tornando gradualmente marginal até 2011, sendo seguidamente descontinuada. O plano prevê então uma carteira constituída por navios *off-shore* e grandes navios porta-automóveis C6600. De acordo com o plano conjunto de reestruturação, depois Junho os estaleiros envolvidos na fusão deveriam celebrar contratos para 13 navios em 2008 (3 navios porta-contentores, 5 navios *off-shore* e 5 navios porta-automóveis), 16 navios em 2009 (2 navios porta-contentores, 8 navios *off-shore* e 6 navios porta-automóveis), 15

navios em 2010 e 2011 (1 navio porta-contentores, 7 navios *off-shore* e 7 navios porta-automóveis), 17 navios em 2012 (10 navios *off-shore* e 7 navios porta-automóveis) e 18 navios em 2013 e 2014 (14 navios *off-shore* e 4 navios porta-automóveis). O plano de produção foi alterado no Plano Conjunto de Setembro: entre 2009 e 2011 seriam construídos 12-13 navios por ano (5-7 navios porta-automóveis e 6 navios *off-shore*; não existindo navios porta-contentores no livro de encomendas após 2008).

(148) Relativamente ao negócio em sectores fora da construção naval, a ISD Polska tenciona iniciar a produção de aerogeradores e estruturas de aço nos estaleiros após a fusão. O plano prevê que a produção de aerogeradores tenha início em 2011 (75 artigos), ascendendo a 350 em 2014 (comprimento previsto de 80 metros).

(149) O plano de Julho previa a produção de diversas estruturas de aço (e.g. braços de grua, estruturas de armazenagem, estruturas de aço para a indústria da construção e peças para navios), passando de 2 174 toneladas em 2008 para 13 500 até 2011 ([20]).

(150) O plano de reestruturação de Setembro fornecia pormenores sobre o *know-how* da ISD Polska (ou outras empresas do Grupo Donbas) na área das estruturas de aço. Planeava-se canalizar parte da produção da Huta Częstochowa para os estaleiros após a fusão. O plano resume os resultados de um estudo de mercado efectuado por uma consultora independente (a Roland Berger) durante a preparação do desenvolvimento do segmento de estruturas de aço no estaleiro Gdańsk após a ISD Polska ter adquirido a *holding* no início de 2007. De acordo com o plano, este estudo prevê um crescimento do segmento de estruturas de aço na Europa, especialmente na Polónia (ex. desenvolvimento de infra-estruturas com auxílios dos Fundos Estruturais). Este estudo não foi apresentado à Comissão.

(151) O plano de Setembro inclui previsões diferentes do volume de produção das estruturas de aço, conforme se mostra no seguinte Quadro 1a.

Quadro 1a

Produção prevista de estruturas de aço em toneladas (plano conjunto de reestruturação de Setembro de 2008)

Produtos	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Braços de grua	274	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
Equipamentos de elevação	0	1 100	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Estruturas de armazenagem	1 500	6 000	16 000	22 400	36 000	36 000	36 000
Estruturas de aço para a construção	0	1 100	3 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Peças para navios	0	1 000	1 450	5 000	13 000	13 000	13 000
Total	1 774	11 200	23 950	34 900	56 500	56 500	56 500

b) ***Reestruturação industrial e operacional***

(152) O plano conjunto de reestruturação indica que os activos de produção de ambos os estaleiros se deterioraram significativamente e se encontram ao mesmo nível dos estaleiros europeus no início dos anos noventa. Os investimentos previstos ascendem a 111 milhões de EUR para a construção naval e 193 milhões de PLN para actividades em sectores fora da construção naval (175 milhões de PLN para aerogeradores e 18 milhões de PLN para estruturas de aço).

(153) Os investimentos na construção naval serão conduzidos em duas fases sobrepostas entre 2009 e 2011. Os investimentos mais importantes ([21]) terão lugar ao nível do corte de chapas, produção de painéis planos, uma nova oficina de tubagens e uma nova zona para volumes. Estes investimentos, em conjunto com as mudanças organizacionais, deverão resultar numa melhoria da produtividade das actuais 45 horas de mão-de-obra/TBC para o objectivo de 20 horas de mão-de-obra/TBC ([22]).

([20]) Prevê-se o aumento da produção dos seguintes artigos: braços de grua, de 474 toneladas em 2008 para 1 700 toneladas em 2009; estruturas de armazenagem, de 1 700 toneladas em 2008 para 6 000 toneladas em 2009; estruturas de aço para a construção, de 0 para 3 900 toneladas em 2011; peças para navios para outros fabricantes, de 0 para 1 900 toneladas em 2011.

([21]) Consultar a p. 138 do quadro 42 e o gráfico 37 da p. 140 do plano conjunto de reestruturação da ISD para ver a lista pormenorizada de investimentos.

([22]) Gráfico número 38, na p. 141 do plano conjunto de reestruturação da ISD.

(154) As principais necessidades organizacionais prendem-se com: vendas (contratos), aquisição de bens e serviços, competências ao nível do *design*, produção, recursos humanos e tecnologias da informação.

(155) O Programa Conjunto de Reestruturação prevê a criação de um Centro de Planeamento que assumirá responsabilidades pelo planeamento eficiente da produção a todos os níveis organizacionais dos estaleiros após a fusão. O objectivo da criação deste Centro é eliminar limitações ao nível do planeamento, calendarização, orçamentação e verificação do processo de produção.

(156) Relativamente aos contratos, a ISD Polska tenciona introduzir cláusulas de indexação para proteger o estaleiro de aumentos de preço das matérias-primas e dos salários, transferindo o risco para os armadores. O estaleiro irá também introduzir um novo contrato-modelo. Foram anexados ao plano conjunto de reestruturação de Setembro alguns excertos dos contratos de construção naval existentes para demonstrar que o estaleiro conseguiu negociar cláusulas de indexação para cobrir o risco de flutuação do preço do aço.

(157) Para se salvaguardar do risco de flutuações cambiais, o estaleiro pretende introduzir a infra-estrutura necessária após identificar os custos e receitas que dão origem ao risco cambial e definir níveis aceitáveis de exposição a esse risco. O sistema de gestão de risco previsto no plano conjunto de reestruturação baseia-se em quatro elementos principais: tomar este risco em consideração na determinação da estratégia do estaleiro (definição de tolerância ao risco e controlo do risco), ajuste da estrutura organizacional, utilização de tecnologias de informação e adopção de diversos métodos de minimização do risco (cobertura natural, cláusulas de indexação nos contratos e aquisição de produtos financeiros como opções sobre divisas e contratos a termo). O plano conjunto de reestruturação de Setembro descreve mais pormenorizadamente a política de cobertura de riscos cambiais proposta. Identifica três instrumentos de cobertura de riscos que o estaleiro deve utilizar; quantifica a exposição do livro de encomendas a riscos cambiais até 2012 e, partindo dessa base, faz uma estimativa dos custos dos instrumentos de cobertura de riscos. De acordo com o plano, a ISD Polska contactou algumas entidades bancárias que lhe solicitaram uma estratégia adequada de cobertura dos riscos com o fim de elaborarem propostas para essa cobertura. Segundo o plano, esta estratégia seria elaborada nos primeiros seis meses da reestruturação.

(158) Na área da produção, o objectivo é responder ao problema da ineficiência logística do estaleiro Gdańsk e dos constrangimentos verificados no estaleiro Gdynia. O plano propõe uma divisão do trabalho entre as duas instalações e um novo diagrama do fluxo de matérias-primas.

(159) Relativamente à aquisição e gestão das matérias-primas, o principal objectivo é a redução de custos. As medidas de reestruturação incluem, por exemplo, a aquisição de materiais com base em pelo menos três propostas, a cooperação com a Huta Częstochowa relativamente ao aprovisionamento, a gestão de stocks, etc.

(160) O estaleiro planeia empregar e formar trabalhadores qualificados e alargar a utilização e modernizar as tecnologias de informação existentes.

(161) No campo do emprego, o objectivo é resolver as questões da alta rotação e absentismo dos trabalhadores. A ISD Polska planeia colaborar com uma agência local de recrutamento. Ao nível interno, o plano prevê o alargamento dos sistemas de desenvolvimento de carreiras, introduzindo o pagamento por incentivos (gestão de horas extraordinárias, avaliação dos trabalhadores, verificação do absentismo e pagamento com base no trabalho realizado, pontualidade e qualidade de execução) e desenvolvendo a identidade corporativa. O plano menciona a necessidade de reduzir o número de trabalhadores dos actuais 8 137 (2 651 no estaleiro Gdańsk, 4 238 no estaleiro Gdynia e 1 248 em subsidiárias Gdynia) para 5 000 a 5 395 trabalhadores. Segundo o plano de reestruturação de Setembro, os despedimentos serão efectuados gradualmente entre 2009 e 2012. O plano actualizado inclui um cálculo dos custos e efeitos da reestruturação ao nível do emprego.

(162) Finalmente, relativamente às actividades de *design*, o plano prevê a racionalização do trabalho do Departamento de Design e a sua ligação mais estreita ao processo de produção.

(163) O plano contém uma breve descrição geral dos efeitos desejados dessas medidas de reestruturação organizacional, que quantifica afirmando que a melhoria resultante em termos de produtividade será de cerca de 12 horas de mão-de-obra/TBC ([23]).

c) ***Reestruturação financeira***

(164) No que concerne à reestruturação financeira, o plano prevê que o auxílio estatal relativamente ao qual a Comissão foi notificada no decurso da sua investigação formal (ver parte 9 infra) seja executado. Prevê ainda uma injecção de capital por parte do estado de 385 milhões de PLN para cobrir os passivos de direito público e que alguns destes (em especial os montantes

([23]) Gráfico número 38, na p. 141 do plano conjunto de reestruturação da ISD.

devidos à ZUS relativamente à segurança social) possam ser liquidados em prestações e reembolsados até 2018 (passivos de direito público com valor nominal de 418,8 milhões de PLN) ([24]), que o Estado proceda a uma injecção de capital de 250 milhões de PLN para cobrir as perdas previstas em 2008 e, através da Agência de Desenvolvimento Industrial, uma injecção de mais 200 milhões de PLN para financiar o capital de exploração. Finalmente, o plano prevê a assunção de um passivo potencial de 308 milhões de PLN relativo a um processo em curso por dívidas ao fisco do estaleiro Gdańsk.

(165) O plano prevê que cerca de 712 milhões de PLN dos custos de reestruturação venham a ser financiados pelos futuros fluxo de caixa gerados pela empresa.

d) ***Custos de reestruturação e contribuição própria***

(166) O plano conjunto de reestruturação quantifica os custos de reestruturação em que o estaleiro Gdynia incorreu até à data em 936 702 419 PLN, incluindo despesas de investimento de 98 milhões de PLN e reestruturação da dívida de 365 milhões de PLN ([25]). Segundo o plano conjunto de reestruturação, a reestruturação de Gdańsk custou 311 533 500 PLN, incluindo por exemplo despesas de investimento de 23 milhões de PLN e reestruturação da dívida de 48 milhões de PLN ([26]). O plano conjunto de reestruturação de Setembro não apresenta nenhuma alteração dos custos incorridos no passado, mas altera os custos de reestruturação previstos para os estaleiros após a fusão. Podem identificar-se os seguintes custos: despesas de investimento de 552 milhões de PLN, liquidação de vencidos de direito público ascendendo a 892 milhões de PLN ([27]), liquidação de vencidos comerciais de 889 milhões de PLN , cobertura das perdas previstas em 2008 de 250 milhões de PLN ([28]), liquidação do passivo potencial de 308 milhões de PLN relativo a um processo em curso por dívidas ao fisco do estaleiro Gdańsk, custos de demolição dos activos de produção redundantes (carreiras) de 42,8 milhões de PLN e custos da reestruturação do pessoal de 69 milhões de PLN. Os custos previstos ascendem a um total de 3 mil milhões de PLN.

(167) Na reunião de 30 de Setembro, as autoridades polacas propuseram que na avaliação da contribuição própria para a cobertura dos custos de reestruturação fossem ignorados os auxílios ao funcionamento *de facto* atribuídos aos estaleiros no passado. As autoridades polacas sugeriram que na sua avaliação a Comissão considerasse os custos de reestruturação incorridos a partir da altura em que o investidor assumiu o controlo do estaleiro. A ISD Polska tornou-se accionista maioritária do estaleiro Gdańsk em 28 de Novembro de 2008 e as autoridades polacas afirmam que os custos de reestruturação em que o estaleiro incorreu desde então ascendem a 62,5 milhões de PLN. Uma vez que a ISD Polska ainda não é accionista do estaleiro Gdynia, os custos de reestruturação em que o estaleiro incorreu no passado não devem ser considerados. Desta forma, os custos de reestruturação propostos pela Polónia na reunião de 30 de Setembro ascenderiam a 3065 mil milhões de PLN.

(168) A ISD Polska afirma que a contribuição própria do estaleiro e seus accionistas para os custos de reestruturação é a que se apresenta no seguinte Quadro 1b, reflectindo as propostas apresentadas no plano conjunto de reestruturação de Setembro.

Quadro 1b

Contribuição própria para os custos de reestruturação segundo o plano conjunto de reestruturação

(em PLN)

		Suposta contribuição própria anterior
1.	Venda de activos pelo estaleiro Gdynia	3 783 515
2.	Conversão da dívida em activos levada a cabo pelos trabalhadores e credores privados	70 740 000
3.	Venda de activos financeiros pelo estaleiro Gdynia entre 1 de Maio de 2004 e 24 de Junho de 2008	72 797 423
4.	Aluguer de activos de produção – Gdynia	8 335 000

([24]) Quadro 109, anexo ao plano conjunto de reestruturação de Setembro.
([25]) Quadro 13, na p. 243 do plano conjunto de reestruturação.
([26]) Quadro 12, na p. 242 do plano conjunto de reestruturação.
([27]) Incluindo os passivos de direito público a ser diferidos e liquidados em prestações.
([28]) O plano conjunto de reestruturação de Setembro prevê o aumento do valor líquido do activo para 250 milhões de PLN, sendo coberto por uma injecção de capital por parte do Estado.

5.	Despesas de investimento 2004-2007 – Gdynia	98 044 000
6.	Aquisição de acções pela ISD	35 875 059
7.	Despesas de investimento 2004-2007 – Gdańsk	22 238 900
8.	Aluguer de activos de produção – Gdańsk	14 700 000
9.	Empréstimo à reestruturação do Banco Nord/LB	20 000 000
10.	Empréstimo da ISD	2 000 000
	Suposta contribuição própria posterior	
11.	Aumento de capital pela ISD	305 000 000
12.	Aumento de capital pela ISD	100 000 000
13.	Venda de activos	240 000 000
14.	Empréstimo para capital de exploração	280 000 000
15.	Empréstimo para investimento na produção em sectores fora da construção naval	185 000 000
16.	Empréstimo para capital de exploração para a produção em sectores fora da construção naval	45 000 000
17.	Aquisição de acções da Agência de Desenvolvimento Industrial ([1])	69 560 400

([1]) Ao abrigo de um acordo entre a Agência de Desenvolvimento Industrial e a ISD Polska de 31 de Outubro de 2007 e alterado em 8 de Julho de 2008, a Agência de Desenvolvimento Industrial tem uma opção de venda para vender as restantes acções do estaleiro Gdańsk que detém, após 31 de Outubro de 2011.

(169) Segundo as explicações do plano conjunto de reestruturação fornecidas pela Polónia em 7 de Julho de 2008 e o plano conjunto de reestruturação de Setembro, as fontes externas de financiamento enumeradas como itens 14-16 não são presentemente conhecidas.

(170) A ISD Polska prevê a obtenção de um empréstimo para capital de exploração de 280 milhões de PLN em 2012 e considera que a sua concessão é realista tendo em conta a relação dívida/EBIDTA alegadamente favorável prevista para 2012.

(171) Relativamente aos empréstimos para a produção em sectores fora da construção naval (produção de aerogeradores, itens 15-16), a ISD Polska tenciona criar uma subsidiária dos estaleiros após a sua fusão com o fim específico de realizar a produção de aerogeradores e espera que este negócio atraia capital externo. O plano conjunto de reestruturação de Setembro fornece informação adicional sobre o empréstimo ao investimento para o projecto de aerogeradores (item 15). Inclui um resumo do projecto de aerogeradores que foi apresentado a diversos bancos para apreciação. Foram anexas ao plano de reestruturação duas cartas, datadas de 4 de Agosto e 4 de Setembro de 2008, respectivamente, em que os bancos Kredyt Bank (KBC) e Fortis Bank mostravam o seu interesse neste projecto. O Fortis Bank refere que é sobejamente conhecido o interesse do banco em projectos relacionados com as energias renováveis e que o projecto de aerogeradores da ISD parece ser muito interessante, mostrando-se disponível para debater mais detalhadamente algumas questões. O Kredyt Bank confirma o seu interesse no financiamento de projectos na área das energias renováveis. O banco enumera os estudos que devem ser realizados antes da apresentação de uma proposta de empréstimo: avaliação do plano de negócios e do modelo financeiro com base em pressupostos reais que reflictam as leis de mercado, avaliação da rentabilidade do projecto e sua sensibilidade a factores como o preço das matérias-primas e taxas de câmbio, avaliação dos contratos de fornecimento existentes e o resultado dos processos administrativos em curso relativamente ao estatuto legal dos terrenos em que o projecto deverá ser desenvolvido.

(172) Por carta de 8 de Julho de 2008, a Polónia enviou uma lista dos activos financeiros e de produção que a ISD Polska tenciona vender de forma a angariar receitas no montante de 189 milhões de PLN. O plano conjunto de reestruturação de Setembro corrige este montante para 240 milhões de PLN, sendo que a principal diferença se encontra ao nível da componente principal de

desinvestimento, a venda dos terrenos ocupados presentemente pelas carreiras no estaleiro Gdańsk. Enquanto o plano de reestruturação de Junho indicava as receitas líquidas estimadas da venda (preço de venda menos custos de preparação do terreno para venda), o plano de Setembro indica o valor nominal das receitas da venda e inclui os custos de preparação do terreno na sua estimativa dos custos de reestruturação. Foi anexada ao plano de Setembro uma avaliação independente do terreno. Esta avaliação não indica o preço de mercado actual do terreno, mas estima o seu valor para aquisição por um investidor para fins de promoção imobiliária (apartamentos, edifícios de escritórios).

(173) A Polónia explicou que as carreiras do estaleiro Gdańsk e os terrenos adjacentes pertencem actualmente a uma empresa denominada Synergia 99. O estaleiro Gdynia é um dos accionistas da Synergia e, ao abrigo de um acordo de accionista, detém o direito de adquirir as carreiras e terrenos adjacentes em caso de liquidação da Synergia. Segundo informações fornecidas pela Polónia, a partilha dos activos da Synergia pelos seus accionistas depende do desenrolar do processo administrativo em curso para estabelecer as fronteiras do porto de Gdańsk.

(174) O plano conjunto de reestruturação de Setembro explica que o processo administrativo em curso não diz respeito à parcela adjacente às carreiras e inclui a confirmação por parte da Synergia 99, datada de 28 de Agosto de 2008, de que irá apresentar perante as autoridades competentes um pedido de exclusão dos terrenos onde se localizam as carreiras da zona do porto.

(175) O plano de Setembro também esclarece as condições de liquidação da Synergia 99 acordadas pelos accionistas, que terá lugar em duas fases: na primeira, a Synergia 99 será dividida em duas empresas, ficando cada uma delas com determinados activos da Synergia 99; na segunda, o estaleiro Gdynia tornar-se-á o único proprietário da empresa que adquiriu os terrenos onde se localizam as carreiras. Segundo o plano, a primeira fase do processo de liquidação deverá ter lugar numa reunião de accionistas da Synergia em 15 de Outubro de 2008. No entanto, a divisão prevista depende das alterações efectuadas às fronteiras do porto. O acordo accionista sobre as condições de liquidação da Synergia 99 tem limitações temporais.

(176) Segundo o balanço do estaleiro Gdynia, a participação do estaleiro na Synergia 99 ascende a 40 milhões de PLN. De acordo com o plano conjunto de reestruturação de Setembro ([29]), em Agosto de 2007, a Administração da Synergia 99 confirmou, com vista à celebração de um acordo de accionistas sobre a divisão dos activos da Synergia em caso de liquidação desta, que o valor nominal dos activos da Synergia 99 era de [...] (*) milhões de PLN, o que, segundo a Administração, reflectia o seu valor de mercado. Um parecer independente enviado naquela ocasião pela Administração aos accionistas confirmava que o valor de mercado dos terrenos onde se localizam as carreiras era de […] milhões de PLN.

e) ***Projecções financeiras***

(177) O plano conjunto de reestruturação de Setembro contém alterações às projecções financeiras. As novas projecções baseiam-se em determinados pressupostos relativamente à inflação (WIBOR 3m), à taxa de câmbio dólar americano/zloti e aos custos das matérias-primas, que se baseiam por sua vez em estimativas de peritos externos. A taxa de câmbio zloti/dólar americano adoptada em Junho era de 2,254 para 2008 e 2,32 para 2009, enquanto o plano de Setembro, com base num relatório externo ([30]), adopta uma taxa de câmbio zloti/dólar americano de 2,32 para todo o período de reestruturação. O preço do aço adoptado em Junho para 2008 era de 1 381 USD/tonelada, tendo decrescido para 1 211 USD/tonelada para 2011 e aumentado novamente para 1 359 USD/tonelada para 2014. O plano de Setembro baseia-se em preços mais elevados do aço (1 539 USD/tonelada em 2009, 1 350 USD/tonelada em 2011 e 1 516 USD/tonelada em 2014). O plano conjunto de reestruturação de Junho previa as seguintes tendências de crescimento ao nível dos salários: 7,6 % em 2009, 7 % em 2010, 6 % em 2011 e cerca de 5 % após 2012. O plano de Setembro prevê uma taxa inferior de crescimento: 5,8 % em 2009, 5 % em 2010, 4 % em 2011 e 2012 e 3 % por ano após 2012 ([31]). O plano de reestruturação de Junho prevê um nível de inflação de cerca de 2,2 %. O plano de Setembro prevê uma inflação mais alta, começando com 3,4 % em 2009 ([32]) e decrescendo gradualmente ([33]) (para 2,5-2,6 % após 2012).

(178) A principal alteração ao nível das projecções no plano de Setembro em comparação com o de Junho diz respeito às receitas provenientes da venda de navios e de actividades fora do sector da construção naval. Em especial, o plano de Setembro prevê preços substancialmente mais elevados para os navios porta-automóveis, um dos dois principais produtos, um pressuposto alterado que influencia em grande medida as previsões de contas de perdas e ganhos.

([29]) Anexo 56 do plano conjunto de reestruturação de Setembro.

(*) Foram retiradas partes deste texto para não divulgar informação confidencial, indicando-se a sua remoção através de reticências entre parêntesis rectos.

([30]) Com base na análise mensal global FX da Goldman Sachs de Junho de 2008.

([31]) Global Insight.

([32]) Previsões económicas da Comissão Europeia, Primavera de 2008.

([33]) Global Insight.

(179) As previsões das contas consolidadas de perdas e ganhos relativamente à construção naval e actividades fora deste sector no plano de Setembro mostram a obtenção de margens de lucro positivas a partir de 2009: (4,1 % em 2009, 3,1 % em 2010, 7,4 % em 2011 e 6,4 % no final do período de reestruturação em 2012). As margens de lucro irão decrescer para 4,3 % em 2014 (declínio do mercado), retomando gradualmente o aumento até 7,7 % em 2017.

(180) O plano conjunto de reestruturação de Junho incluía uma versão resumida de uma análise de sensibilidade que estudou os efeitos de certas alterações aos principais pressupostos subjacentes relativos ao EBIDTA a dez anos e aos lucros acumulados a 10 anos. Analisou especialmente os efeitos de uma valorização de 5 groszy do zloti e um aumento de mais 5 % no preço do aço e nos salários. O plano conjunto de reestruturação de Setembro inclui uma nova análise de sensibilidade mais pormenorizada, mostrando, em especial, o impacto de uma valorização de 5 % do zloti face ao dólar americano. O plano conjunto de reestruturação assume que a Polónia irá adoptar o euro em 2013 e que as operações do estaleiro deixarão de ser afectadas a partir dessa altura por flutuações na taxa de câmbio zloti/dólar americano. A nova análise de sensibilidade mostra o impacto de uma desvalorização de 5 % do dólar americano face ao euro em 2013-2017 (i.e. após a Polónia ter presumivelmente adoptado o euro).

(181) Segundo as projecções financeiras do plano de Junho, o retorno do investimento sem actualização (não considerando as variações do valor do dinheiro ao longo do tempo) não será conseguido até ao 11.º ano de exploração, i.e. em 2019. Este cálculo teve em consideração apenas a exposição financeira do investidor (440 milhões de PLN), o que significa que os fluxos de caixa acumulados para o período em análise apenas são comparados com injecções de capital do investidor e ignoram o facto de que se prevê que o Estado proceda primeiro a uma injecção de capital substancial. O plano assume que os custos de reestruturação de aproximadamente 712 milhões de PLN sejam financiados pelos futuros fluxo de caixa da empresa.

(182) O plano conjunto de reestruturação de Setembro inclui um cálculo actualizado do período de retorno do investimento que se situa nos 10 anos. O plano assume ainda que uma grande parte dos custos de reestruturação (712 milhões de PLN) ([34]) venha a ser coberta por fluxos de caixa futuros.

([34]) Por exemplo, 400 milhões de PLN de passivos de direito público acumulados até 2008 serão liquidados por fluxos de caixa adicionais gerados em 2012-2018.

7. *PLANO DE REESTRUTURAÇÃO DA PSC*

(183) A PSC foi criada na Polónia em 2007 com o fim de adquirir o estaleiro Gdynia. Pertence a duas empresas, a Marine Co e a Maritim Shipyard, controladas pelo empresário polaco Janusz Baran. As duas empresas desenvolvem actividades desde os anos 90 em Gdynia, Gdańsk e Szczecin, produzindo navios e embarcações e trabalhando como subempreiteiros para grandes estaleiros, essencialmente alemães, noruegueses, holandeses e franceses, construindo blocos e secções e prestando serviços. O grupo emprega no total 1 500 pessoas.

a) ***Estratégia de vendas***

(184) Relativamente à estratégia de mercado o plano assume que a empresa se irá centrar em navios porta-contentores, navios porta-automóveis e navios-tanque para transporte de gás e que serão produzidos por ano até dez navios de abastecimento de plataformas. Assume-se ainda que no futuro o estaleiro irá produzir doze navios por ano, sendo esta a capacidade do estaleiro após o encerramento da doca mais pequena. A parte do documento sobre a produção futura assume que será produzido um número crescente de navios (passando de 6 em 2008 para 12 em 2009, 17 em 2010 e 21 em 2012). O modelo financeiro apresentado, com base no qual aparentemente as projecções financeiras foram elaboradas, assume também que a produção irá aumentar para 21 navios em 2012.

(185) Para além disso, o plano prevê a diversificação de actividades e a criação de um terminal de contentores na zona actual do estaleiro. Segundo o plano, no seguimento da redução de capacidade, o estaleiro ficará com uma faixa costeira desocupada na qual poderia ser construído um terminal de contentores com capacidade para 150 000 TEU por ano.

b) ***Reestruturação industrial e operacional***

(186) As principais medidas de reestruturação propostas prendem-se com a reestruturação industrial através da execução de um programa de investimento concebido para aumentar a produtividade, reduzir os custos e diminuir o ciclo de produção. O custo estimado do programa de investimento em construção naval é de 80 625 000 de EUR. Tendo sido também previsto o investimento de 50 milhões de PLN (cerca de 15 milhões de EUR) no desenvolvimento de um terminal de contentores. Isto significaria custos de investimento totais na ordem dos 95,6 milhões de EUR. Não obstante, outra parte do plano de reestruturação estima investimentos totais na ordem dos 131 milhões de EUR (443 milhões de PLN). A diferença entre estes dois montantes não é explicada no plano. Segundo o plano, a aplicação destas medidas poderia reduzir os custos por navio em 25 % ao longo de um período de cinco anos.

(187) O plano prevê ainda a instalação de um sistema integrado de TI para gerir todas as áreas de actividade do estaleiro, i.e. *design*, aprovisionamento, *stocks*, processamento do aço, planeamento, controlo da produção e contabilidade.

(188) O plano prevê a manutenção do pessoal existente ou a redução de 650 elementos, não tendo ficado claro quais seriam os factores que influenciariam a escolha entre uma e outra opção. O plano prevê ainda a aplicação de um sistema de pagamentos com base em incentivos.

(189) Relativamente a um dos principais problemas do estaleiro, i.e. exposição às flutuações da taxa cambial e preços crescentes do aço, o plano propõe a inclusão de cláusulas de indexação nos contratos e a cobertura natural de riscos (custos incorridos na divisa das receitas).

(190) O plano assume também que o financiamento dos navios deve ser assegurado através de pagamentos adiantados garantidos pela agência seguradora de crédito à exportação com um prémio vantajoso em comparação com a prática normal para empresas saudáveis e de créditos intercalares garantidos pelo Tesouro.

c) ***Reestruturação financeira***

(191) No que concerne à reestruturação financeira, o plano assume que os contratos existentes serão renegociados para reduzir as perdas esperadas. Segundo o plano, a reestruturação deveria aumentar os preços em 30 % (para o nível praticado no mercado) e gerar receitas adicionais de 100 milhões de USD.

(192) A execução do plano depende da atribuição por parte do Estado de auxílios adicionais sob a forma de uma injecção de capital de 515 milhões de PLN, do cancelamento e renegociação da dívida de direito público no total de 497 milhões de PLN e da cobertura de quaisquer outros activos acumulados ou potenciais do estaleiro (tais como perdas futuras sobre os contratos existentes ou devido a litígios). Finalmente, o investidor solicita ao Estado que assegure que a agência seguradora de crédito à exportação garanta a produção durante o período de reestruturação com um prémio vantajoso em comparação com o habitualmente praticado para empresas saudáveis e que o Tesouro forneça garantias sobre o capital de exploração num montante de 297 milhões de PLN.

d) ***Contribuição própria***

(193) Relativamente à contribuição própria, o plano prevê uma injecção de capital por parte do investidor de 500 milhões de PLN para financiar os investimentos e cobrir as perdas esperadas sobre os contratos existentes. O plano sugere ainda que a contribuição própria para o processo de reestruturação inclui também receitas de 50 milhões de PLN da venda de activos prevista e receitas da venda de activos que teve lugar após a adesão (124,5 milhões de PLN). Poderia dizer-se que isto aumenta a contribuição própria para 675 milhões de PLN. No entanto, no plano de reestruturação o investidor declara uma contribuição própria de apenas 475 milhões de PLN.

e) ***Projecções financeiras***

(194) As projecções financeiras baseiam-se numa taxa de câmbio estável de 3,46 zlotis por euro e 2,2 zlotis por dólar americano. As previsões baseiam-se no pressuposto de que o número de navios construídos irá aumentar para 21 em 2012 e que o investidor planeia realmente aumentar a construção naval no estaleiro: prevê-se que as vendas ascendam a 1,2 mil milhões de PLN em 2008 e que irão crescer constantemente, atingindo 2,6 mil milhões de PLN em 2012 (um aumento de 116 % em relação a 2008).

8. *MEDIDAS COMPENSATÓRIAS*

(195) Em colaboração com o seu consultor externo e o estaleiro, a Comissão adoptou a seguinte metodologia para avaliar a redução da capacidade proposta pela Polónia como medida compensatória.

(196) Para as medidas compensatórias serem eficazes, a redução da capacidade deve ser suficiente para assegurar que a futura capacidade do estaleiro após a reestruturação seja inferior à do presente.

(197) Inicialmente, a Comissão avaliou a capacidade técnica actual do estaleiro e afirmou que a montagem de navios nas docas era um dos constrangimentos do processo de produção do estaleiro que não seria facilmente resolvido através de externalização. Com base na metodologia utilizada pela Comissão, que não é contestada pelas autoridades polacas nem pelo estaleiro, a capacidade é calculada tomando como referência a duração do tempo de montagem na doca e a gama típica de navios (uma vez que a montagem de navios com valores diferentes de TBC pode demorar o mesmo tempo).

(198) A capacidade actual tem em consideração o tempo realmente necessário para a montagem de um (certo tipo de) navio nas docas. O tempo deve reflectir todas as actuais limitações do processo de produção, i.e. baixa produtividade, constrangimentos, activos obsoletos, fluxos de produção ineficientes e problemas com o pessoal. Os constrangimentos financeiros que afectam o estaleiro em resultado da sua difícil situação financeira são o único factor através do qual o tempo de montagem pode ser ajustado. O acesso irregular ou a falta de acesso a capital

de exploração pode afectar gravemente o processo de produção. Uma vez que se trata de um factor externo inerente a todas as empresas com dificuldades financeiras e que não está ligado à ineficiência por parte da própria empresa, a Comissão considerou que o desempenho actual do estaleiro podia ser ajustado assumindo o acesso fácil a capital de exploração.

(199) A capacidade futura estimada tem em consideração o tempo provavelmente necessário para a montagem de um (certo tipo de) navio na doca, no pressuposto de que a produtividade do estaleiro é comparável a um conjunto de referência constituído por outros estaleiros europeus competitivos. Por outras palavras, deveriam ser tidos em consideração os efeitos da necessária modernização das instalações e a introdução de condições de trabalho óptimas (organização, aprovisionamento, quadro de pessoal).

(200) A modernização é inevitável se o estaleiro pretender recuperar a sua viabilidade a longo prazo. O respectivo aumento da produtividade significará que o estaleiro é capaz de reduzir os factores de produção e acelerar a produção. À medida que os diversos aspectos da produção melhoram, a capacidade, entendida como a possibilidade de construir um determinado número de navios, também vai aumentar. Deve, portanto, notar-se que o encerramento de algumas instalações, tal como o encerramento proposto da doca seca SD I do estaleiro Gdynia, pode ser integralmente compensado pelo aumento da capacidade da outra doca. Para que as medidas compensatórias sirvam o seu propósito, a redução da capacidade deve ser de tal ordem que a capacidade do estaleiro no final da reestruturação, i.e. após os investimentos e o aumento da produtividade, seja inferior à actual. Apenas deste modo poderão ser conciliados os objectivos de viabilidade a longo prazo, que exige um aumento da produtividade, e de limitação de qualquer distorção da concorrência ao mínimo.

(201) Para assegurar a consistência do método de cálculo da capacidade actual e futura, deverá ser utilizada a mesma gama de produtos, i.e. os mesmos tipos de navios. Alternativamente, pode ser utilizado um «navio médio» (i.e. com TBC média baseada no livro de encomendas do estaleiro).

(202) No início o estaleiro Gdynia indicou que a sua capacidade técnica era de 540 000 TBC. Após a metodologia anteriormente mencionada ter sido explicada e a Comissão e o estaleiro Gdynia terem chegado a acordo, o estaleiro indicou que os pressupostos técnicos para o cálculo da sua capacidade actual, desde que estivesse livre de constrangimentos económicos, eram um ciclo de permanência em doca de três meses com a montagem paralela de um máximo de três navios em diferentes fases de acabamento (utilização parcial do método de semi-linha de produção na doca grande SD II), resultando na construção de um máximo de catorze navios por ano. A carteira hipotética era típica do estaleiro, o que foi confirmado pelo livro de encomendas existente e pela estratégia de vendas apresentada no plano de reestruturação de 2006. Com uma média de 27 000 TBC por navio, a capacidade actual sem constrangimentos financeiros era estimada em 378 000 TBC.

(203) De modo a estudar o impacto dos constrangimentos financeiros existentes sobre o processo de produção (i.e. em quantas semanas/meses é alargado o ciclo de produção em resultado dos atrasos nas entregas simplesmente devido a falta de capital de exploração) e avaliar se a gravidade desses constrangimentos se encontra sub ou sobredimensionada, a Comissão comparou estes dados com o melhor resultado dos últimos anos (12 navios, num total de 272 000 TBC, em 2002). Primeiro, a Comissão notou que a discrepância entre o melhor resultado de 2002 e a capacidade técnica actual se devia em parte a diferenças nos livros de encomenda. O estaleiro produzia actualmente navios com valor superior de TBC. Se o estaleiro produzisse navios com uma média de 27 000 TBC em 2002, a sua produção total seria de 324 000 TBC. A restante diferença pode ser atribuída ao impacto dos constrangimentos financeiros sobre o processo de produção e corresponde a cerca de dois navios com TBC média, i.e. 14 %, o que a Comissão considerou ser um pressuposto razoável.

(204) Relativamente à sua capacidade futura, assumindo que ambas as docas seriam utilizadas, o estaleiro explicou que a grande doca SD II podia ser utilizada para construção paralela e para o método de construção de semi-linha de produção, sendo possível construir em paralelo até quatro cascos em diversas fases de acabamento. Deste modo, o estaleiro teria capacidade para construir 18 navios, assumindo um ciclo de estadia em doca de 3 meses ([35]). Assumindo uma média por navio de 27 000 TBC, a futura capacidade do estaleiro com ambas as docas seria de 486 000 TBC. A capacidade futura do estaleiro após o encerramento da pequena doca SD I seria de 12 navios ou 324 000 TBC, assumindo uma média por navio de 27 000 TBC.

([35]) O estaleiro confirmou que a duração do ciclo de estadia em doca não se alteraria substancialmente, uma vez que os investimentos iriam provavelmente permitir a redução dos custos em vez de reduzir o ciclo de produção.

(205) Com base nestes dados, a Comissão concluiu que a redução da capacidade após o encerramento da pequena doca SD I corresponderia a cerca de 14 %. Tendo em conta que o estaleiro ficaria apenas com uma instalação de lançamento, a doca seca SD II, e tendo sido demonstrado através de uma análise da rentabilidade pormenorizada e credível que qualquer redução da capacidade da doca seca SD II, para além do encerramento da doca SD I, poderia pôr em risco a viabilidade do estaleiro a longo prazo, a Comissão concluiu, de forma preliminar, que o encerramento da doca SD I proposto pela Polónia constituía uma medida compensatória suficiente.

(206) O plano conjunto de reestruturação da ISD Polska propunha um conjunto alternativo de medidas compensatórias face à estratégia de negócios adoptada. O plano previa as seguintes medidas compensatórias no contexto da investigação aos auxílios estatais ao estaleiro Gdańsk e ao estaleiro Gdynia: o encerramento das três carreiras do estaleiro Gdańsk até 31 de Dezembro de 2008, a partir do momento em que fosse possível transferir a produção existente no estaleiro Gdańsk para a pequena doca do Gdynia à luz dos obstáculos técnicos, organizacionais e legais. Na reunião de 8 de Julho de 2008, a ISD Polska afirmou que considerava que os trabalhos para apetrechar a doca pequena de Gdynia não permitiriam que as carreiras fossem encerradas antes do segundo semestre de 2009. O plano conjunto de reestruturação de Setembro propunha o adiamento do encerramento das duas carreiras para Junho de 2009 e da terceira carreira para Outubro de 2009 ([36]). Para além disso, a capacidade do estaleiro será limitada a 400 000 TBC por ano durante dez anos a partir da data de adesão da Polónia à União Europeia, i.e. até 2014.

(207) Na reunião de 30 de Setembro a ISD Polska informou a Comissão que, como medida compensatória adicional, a sua produção podia ser reduzida para 360 000 TBC por ano por um período de dez anos a partir da data de encerramento das carreiras. A ISD Polska indicou ainda que poderia encerrar as carreiras antes do previsto no plano de reestruturação de 12 de Setembro, i.e. poderia encerrar as carreiras B3 e B5 no final de Abril de 2009 e a carreira B1 no final de Agosto de 2009.

(208) O plano de reestruturação da PSC previa a venda da doca mais pequena no início de 2009. As receitas esperadas de 170 milhões de PLN deveriam aumentar o capital de exploração do estaleiro.

([36]) Anexo 32 do plano conjunto de reestruturação de Setembro.

9. *AUXÍLIOS ESTATAIS CONCEDIDOS AO ESTALEIRO GDYNIA (SITUAÇÃO EM JUNHO DE 2008)*

(209) De acordo com as autoridades polacas, o estaleiro Gdynia recebeu os auxílios estatais enumerados nos Quadros 1-4 a partir de 1 de Maio de 2004.

(210) O Quadro 1 apresenta os auxílios concedidos entre 1 de Maio de 2004, a data de adesão da Polónia à UE, e 30 de Junho de 2007. A Polónia notificou estas medidas por carta de 13 de Julho de 2007. A lista inclui algumas das medidas descritas na Parte B do Anexo I da decisão de dar início a uma investigação formal.

(211) A Polónia forneceu esclarecimentos adicionais relativamente à reestruturação de passivos ao abrigo do Capítulo 5a. As autoridades polacas explicaram que o estaleiro tinha transferido para o Operador ([37]) activos correspondentes a pelo menos 45 % do valor dos passivos transferidos ([38]). Segundo a Polónia, o auxílio equivale portanto a 55 % do valor nominal dos passivos transferidos para o Operador. Este valor nominal é apresentado no Quadro 1 infra.

(212) Os empréstimos que beneficiam de garantias do Tesouro enumerados no Quadro 1 foram concedidos a uma taxa de juro igual a LIBOR 1M + 100 pontos de base, tendo as autoridades polacas estimado que o risco de incumprimento quando as garantias foram emitidas era de 60--70 %. As garantias do Tesouro foram concedidas contra garantia sob a forma de uma nota promissória em branco emitida pelo estaleiro e uma escritura notarial na qual o estaleiro concordava com a execução dos seus activos até 120 % do valor da garantia. O Tesouro cobrou um prémio equivalente a 0,4 % do montante coberto pela garantia.

(213) O Quadro 1 também inclui empréstimos concedidos pela Korporacja Polskie Stocznie («KPS») usados para financiar os requisitos de capital de exploração do estaleiro. A Polónia afirma na sua correspondência de 11 de Julho de 2007 e 9 de Janeiro de 2008 que esses empréstimos não constituíam auxílios estatais porque a taxa de juro cobrada correspondia à avaliação do risco do projecto específico ao qual se destinavam os empréstimos.

(214) Relativamente aos empréstimos concedidos em 2005--2007, a KPS cobrou taxas de juro entre 9,6 % e 13,46 %, com uma taxa de juro fixa média de 10,64 %. Cobrou também uma comissão única entre 0,1 % e 0,4 %. Segundo as autoridades polacas, a KPS exigiu uma garantia sob a forma de aceitação de execução, um acordo sobre a cessão de valores a receber, uma ordem de pagamento incondicional, uma nota promissória em branco ou direitos sobre os activos ([39]).

([37]) Execução da reestruturação de passivos de direito público por empresas estatais ao abrigo do Capítulo 5a.

([38]) Para mais pormenores sobre o procedimento de reestruturação ao abrigo do Capítulo 5a, consultar a parte 3.2 da decisão de iniciar uma investigação formal.

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

(215) A KPS foi criada em 2004 como subsidiária inteiramente participada pela Agência de Desenvolvimento Industrial para funcionar como fundo de capital de risco para a Agência. A sua função inicial era servir de veículo para a consolidação dos três maiores estaleiros polacos, um projecto abandonado em 2006. De acordo com informações fornecidas pela Polónia em 2006 ([40]), a KPS seria financiada através de uma injecção de capital da Agência de Desenvolvimento Industrial, uma contribuição em espécie (acções de outras empresas) por parte da Agência e um empréstimo bancário rotativo garantido pela Agência, que foi especificamente afectado como auxílio financeiro para os estaleiros. Segundo o sítio *web* do governo polaco, a KPS iria também apoiar as operações de construção naval na Polónia através da emissão de obrigações integralmente garantidas pela Agência de Desenvolvimento Industrial. De facto, o documento intitulado «Uma estratégia para o sector da construção naval (estaleiros de construção naval) na Polónia 2006-2010» ([41]) confirma que a KPS devia gerar fundos através da emissão de títulos obrigacionistas num montante de cerca de 100 milhões de USD, garantidos pelos activos afectos à reestruturação do sector da construção naval sob a forma de fundos transferidos pelo Tesouro para a Agência de Desenvolvimento Industrial.

(216) O Quadro 2 apresenta as medidas sobre as quais a Comissão foi informada depois de 13 de Julho de 2007 através de cartas de 6 de Dezembro de 2007 e 12 de Fevereiro de 2008: dois empréstimos da Agência de Desenvolvimento Industrial para financiamento de capital de exploração (salários e passivos comerciais). O Quadro 2 apresenta ainda um empréstimo concedido pela KPS no seguimento da sua decisão N.º 02/11/2007, de que a Comissão foi informada através de carta de 9 de Janeiro de 2008 ([42]); no entanto, a Comissão não dispõe de informações pormenorizadas relativamente ao montante e vida útil do referido empréstimo. A KPS cobrou uma taxa de juro de 10,5 % e uma comissão única de 0,1 %.

(217) Considerando a precária situação financeira do estaleiro, a Comissão não pode excluir o facto de terem sido concedidos ao estaleiro Gdynia novos auxílios estatais de natureza similar.

(218) O Quadro 3 enumera os passivos de direito público do estaleiro Gdynia já vencidos à data de 30 de Setembro de 2007. Esta informação foi fornecida pela Polónia em 9 de Janeiro de 2008. A Polónia confirmou nessa carta que o estaleiro Gdynia não tem estado a liquidar regularmente as suas dívidas relativas aos passivos de direito público. O estaleiro tem procedido à liquidação das suas dívidas aos serviços de segurança social (ZUS) dentro da medida do possível, tendo em conta a sua situação financeira e as datas de vencimento dessas dívidas.

(219) Segundo o Anexo 1 da carta da Polónia de 9 de Janeiro de 2008, os passivos em dívida aos respectivos organismos públicos reportados em 1 de Maio de 2004 ascendiam aproximadamente a 254 milhões de PLN. Entre 1 de Maio de 2005 e 30 de Setembro de 2007, venceram-se novos passivos de cerca de 362 milhões de PLN. Durante este período o estaleiro Gdynia liquidou cerca de 194 milhões de PLN ([43]). Em 30 de Setembro de 2007 os passivos vencidos ascendiam a 423 milhões de PLN.

(220) O estaleiro Gdynia planeava liquidar pelo menos parte dos passivos vencidos com as receitas da injecção de capital por parte do Tesouro de 515 milhões de PLN, que estava por sua vez dependente de uma injecção de capital de um investidor privado seleccionado através do processo de privatização acima descrito.

(221) Finalmente, após a adesão da polónia à UE, o estaleiro Gdynia recebeu auxílios que a Polónia considera «terem sido concedidos para outros fins que não a reestruturação» (Quadro 4 abaixo). Tratou-se de auxílios estatais para I&D e formação totalizando 412 000 PLN.

(222) O estaleiro Gdynia recebeu também auxílios para além dos enumerados nos Quadros 1-4 abaixo.

(223) Primeiro, na sua carta de 11 de Julho de 2007 ([44]), a Polónia notificou um conjunto de medidas denominadas como «medidas a conceder [...] entre 1 de Julho de 2007 e o final do processo de reestruturação».

(224) A Comissão salienta acima de tudo que essas medidas incluem a possibilidade de remissão dos juros vencidos entre 1 de Julho de 2003 e 15 de Março de 2005 sobre os passivos de direito público reestruturados ao abrigo do Capítulo 5a num montante total de 6 905 304 PLN. Segundo a Polónia, a remissão destes juros é objecto de litígio entre o estaleiro Gdynia e as autoridades

([40]) Carta de 17 de Fevereiro de 2006, registada em 22 de Fevereiro de 2006.

([41]) Uma estratégia para o sector da construção naval (estaleiros de construção naval) na Polónia 2006-2010, adoptada em Agosto de 2006, página 30.

([42]) Quadro 3, página 14 da carta.

([43]) As informações da Polónia não esclarecem se todos os pagamentos efectuados envolviam atrasos. Não obstante, a Comissão salienta a situação geral do estaleiro, a confirmação por parte da Polónia que o estaleiro não cumpriu a suas obrigações relativamente aos passivos de direito público e o facto de que, na maioria dos casos em que foram efectuados pagamentos, os passivos não foram integralmente liquidados.

([44]) Tabela 3 do Anexo 1.

polacas competentes nos tribunais nacionais. Uma vez que estes juros são acessórios relativamente aos principais passivos reestruturados ao abrigo do Capítulo 5a e enumerados no Quadro 1 abaixo, a Comissão considera que o cancelamento dos juros constitui também um auxílio estatal no seu montante total ([45]) e está abrangido por esta decisão.

(225) A Comissão salienta ainda que este quadro contém diversas medidas que consistem no diferimento do pagamento ou remissão de passivos de direito público. Não é claro até que ponto estas medidas se sobrepõem aos passivos de direito público enumerados no Anexo 1 da carta da Polónia de 9 de Janeiro de 2008 (e resumidos no Quadro 3 abaixo).

(226) Digno de nota é o facto de o estaleiro Gdynia ter beneficiado de garantias de produção da agência seguradora de crédito à exportação (a seguir denominadas «garantias de pagamento adiantado» ou «garantias da agência seguradora de crédito à exportação»). Praticamente toda a construção de navios realizada a partir de 1 de Maio de 2004 foi financiada graças a estas garantias. No total, entre 1 de Maio de 2004 e 12 de Junho de 2008, o estaleiro Gdynia recebeu 108 garantias no montante total de 3 095 529 638 PLN para os navios construídos no estaleiro Gdynia (não no estaleiro Gdańsk, anteriormente uma subsidiária do estaleiro Gdynia) ([46]). Na correspondência de 11 de Julho de 2007, a Polónia informou a Comissão de que a agência seguradora de crédito à exportação iria continuar a emitir garantias a favor do estaleiro Gdynia até ao final de 2008.

(227) Uma característica comum do sector é que os estaleiros não são habitualmente capazes de angariar internamente o capital de exploração suficiente para a construção de navios e dependem de financiamento externo, quer através de empréstimos (denominados créditos à produção) ou de pagamentos antecipados por parte dos armadores para pré-financiar a produção. Os armadores pagam normalmente 80 % do preço inicial em prestações que coincidem com determinadas fases de acabamento do navio, sendo os restantes 20 % pagos contra entrega. O envolvimento dos armadores no financiamento da construção dos navios é, portanto, essencial. As garantias da agência seguradora de crédito à exportação foram fornecidas ao estaleiro Gdynia para cobrir os pagamentos antecipados dos armadores contra o risco de o estaleiro não cumprir a obrigação de entrega do navio.

(228) As explicações da Polónia sobre o funcionamento do sistema de garantia da agência seguradora de crédito à exportação ([47]) indicam que essas garantias foram concedidas ao estaleiro Gdynia do seguinte modo. Em primeiro lugar, era assinado um contrato com o armador, habitualmente condicionado à apresentação de provas por parte do estaleiro dentro de um determinado prazo de que o financiamento da produção seria garantido pela agência seguradora de crédito à exportação. A agência seguradora de crédito à exportação emitia uma resolução comprometendo-se a assegurar o financiamento do navio no global garantindo os pagamentos antecipados. Subsequentemente, em acordos individuais, a agência seguradora de crédito à exportação activava a garantia para cada pagamento antecipado (habitualmente quatro). Normalmente a exposição global da agência seguradora de crédito à exportação ao risco de incumprimento por parte do estaleiro da obrigação de entrega do navio era de 80 % do preço de aquisição, i.e. o montante total dos pagamentos antecipados efectuados pelo armador antes da entrega do navio. Esta exposição global era conhecida quando a agência seguradora de crédito à exportação emitia a resolução que assegurava o financiamento do navio pelo armador. A garantia expirava à data de entrega do navio.

(229) As operações da agência seguradora de crédito à exportação eram variadas ([48]), estando essencialmente divididas entre actividades comerciais e actividades desempenhadas em nome do Tesouro e garantidas por este. É mantida uma conta bancária separada em nome de «Interes Narodowy» para fins destas últimas actividades. As garantias concedidas ao estaleiro Gdynia fazem parte do negócio que é objecto de uma segunda garantia pelo Tesouro.

(230) De acordo com as informações fornecidas pela Polónia, a agência seguradora de crédito à exportação concedeu garantias de pagamentos antecipados ao estaleiro Gdynia contra o pagamento de uma comissão dependente do montante da garantia. A comissão ascende a 2 % ao ano para garantias abaixo dos 35 milhões de PLN e de 1 % ao ano para garantias acima dos 35 milhões de PLN. A agência seguradora de crédito à exportação exige como garantia colateral a transferência da propriedade do navio, o navio em construção e as matérias-primas de construção. Aplicam-se as mesmas condições às garantias concedidas pela agência seguradora de crédito à exportação antes do final do período de reestruturação, i.e. antes de 2012.

(231) Finalmente, a Comissão salienta que, em 3 de Junho de 2008, a Polónia adoptou uma decisão de conceder ao estaleiro Gdynia uma injecção adicional de capital de 515 milhões de PLN.

(232) Os Quadros 1-4 e as informações acima fornecidas mostram que o estaleiro Gdynia beneficiou de auxílios totais num valor nominal global de 5 018 862 443 de PLN (cerca de 1 434 milhões de EUR) desde 1 de Maio de 2004.

([45]) Os passivos reestruturados ao abrigo do Capítulo 5a foram remetidos após as dívidas a credores terem sido, pelo menos parcialmente, satisfeitas com o produto da venda dos activos do estaleiro. Se os juros vencidos forem incluídos no pacote de reestruturação ao abrigo do Capítulo 5a, serão provavelmente remetidos apenas em parte.

([46]) A Polónia apresentou uma lista destas garantias por carta de 26.6.2008.

([47]) Resposta da Polónia de 2 de Setembro de 2005 à decisão de dar início a uma investigação formal.

([48]) Ver também a decisão da Comissão de 18 de Julho de 2007 sobre o caso N 105/07, Sistema de garantia para contratos de exportação, resumo da notificação no JO C 214 de 13.9.2007. Através desta decisão a Comissão considera como não sendo auxílio estatal o sistema de garantias gerido pela agência seguradora de crédito à exportação para empresas que não se encontram em dificuldades financeiras.

Quadro 1

Auxílios estatais concedidos ao estaleiro Gdynia entre 1 de Maio de 2004 e 30 de Junho de 2007, segundo as informações fornecidas pelas autoridades polacas

Item N.º	Entidade que concedeu o auxílio	Instrumento de auxílio	Base jurídica	Número da decisão ou acordo	Data na qual foi concedido o auxílio	Entrada em vigor	Período para o qual foi concedido o auxílio	Valor nominal do auxílio (PLN)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Tesouro	Garantia – navio N.º 8276/1	Lei relativa a garantias e coberturas emitidas pelo Tesouro e algumas pessoas colectivas, de 8 de Maio de 1997 (Jornal Legislativo 2003/ /174, item 1689, na sua última redacção)	Decreto Governamental n.º 198/2004 de 24.8.2004	24.8.2004	3.9.2004	Até 30.3.2006	75 000 000,00
2.	Tesouro	Garantia – navio N.º 8276/2		Decreto Governamental n.º 198/2004 de 24.8.2004	24.8.2004	3.9.2004	Até 11.12.2006	75 000 000,00
3.	Tesouro	Garantia – navios N.ºs 8245/1-4		Decreto Governamental n.º 213/2004 de 7.9.2004	7.9.2004	17.9.2004	Até 27.2.2007	82 531 200,00
4.	Tesouro	Garantia – navios N.ºs 8148/11 e 8184/14-17		Decreto Governamental n.º 222/2004 de 21.9.2004	21.9.2004	1.10.2004	Até 15.1.2008	147 662 619,46
5.	Presidente da Província de Pomerania	Remissão	Lei de 30.10.2002	Decisão n.º UPP/11/3/2005 do Presidente da Agência de Desenvolvimento Industrial de 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Remissão única	600 568,04 (*)
6.	Fundo governamental para a Reabilitação de Pessoas com Deficiência	Remissão		Decisão n.º UPP/11/3/2005 do Presidente da Agência de Desenvolvimento Industrial de 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Remissão única	5 331 071,54 (*)
7.	Província de Pomerania	Remissão		Decisão n.º UPP/11/3/2005 do Presidente da Agência de Desenvolvimento Industrial de 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Remissão única	2 414 962,11 (*)
8.	ZUS	Remissão		Decisão n.º UPP/11/3/2005 do Presidente da Agência de Desenvolvimento Industrial de 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Remissão única	23 048 186,93 (*)

1	2	3	4	5	6	7	8	9
9.	Agência de Desenvolvimento Industrial	Injecção de capital	Artigo 56.º da Lei das Privatizações (Jornal Legislativo 2002/171, item 1397, na sua última redacção)	Acordo (Escritura notarial Rep. A n.º 3255/2005)	23.6.2005	27.6.2005	Injecção de capital única	40 000 000,00
10.	Associação de municípios	Acordo de reembolso em prestações	Lei de 30.10.2002	N.º 200364/1/ZR –Acordo de reestruturação de 22.11.2004	22.11.2004	Prestações mensais pagas entre 31.12.2004 e 28.2.2006	Transacção única	419 543,25
11.	Tesouro	Garantia de construção para os navios: 8184/21-25	Lei relativa a garantias e coberturas emitidas pelo Tesouro e algumas pessoas colectivas, de 8 de Maio de 1997 (Jornal Legislativo 2003/ /174, item 1689, na sua última redacção)	Decreto Governamental n.º 93/2005	12.4.2005	12.9.2007	Até 31.12.2007	97 098 200,00
12.	KPS	Empréstimo	Actividade da KPS segundo os estatutos sociais	Contrato de empréstimo n.º 1/2/2005	10.2.2005	10.2.2005	8.3.2005	7 500 000,00
13.	KPS	Empréstimo	Actividade da KPS segundo os estatutos sociais	Contrato de empréstimo n.º 2/4/2005	12.4.2005	20.4.2005	5.5.2005	7 500 000,00
14.	KPS	Empréstimo	Actividade da KPS segundo os estatutos sociais	Contrato de empréstimo n.º 4/9/2005	21.9.2005	31.10.2005	4.1.2006	14 500 000,00
15.	KPS	Empréstimo	Actividade da KPS segundo os estatutos sociais	Contrato de empréstimo n.º 2/7/2006	24.7.2006	3.8.2006	29.11.2006	10 000 000,00
16.	KPS	Empréstimo	Actividade da KPS segundo os estatutos sociais	Contrato de empréstimo n.º 1/4/2006	21.4.2006	26.4.2006	30.7.2007	4 000 000,00
17.	KPS	Empréstimo	Actividade da KPS segundo os estatutos sociais	Contrato de empréstimo n.º 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	Empréstimo	Actividade da KPS segundo os estatutos sociais	Contrato de empréstimo n.º 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	Acordo de reembolso em prestações	Proposta do devedor	Ainda não autorizado formalmente, mas já estando em aplicação na prática		Em prestações até finais de 2008	Em prestações até finais de 2008	34 272 360,17
							Total	**648 678 711,50**

(*) Passivos reestruturados ao abrigo do Capítulo 5a. O quadro indica o valor nominal dos passivos transferidos para o Operador. Segundo as autoridades polacas, foram ainda transferidos para o Operador activos ascendendo a pelo menos 45 % do valor nominal dos passivos.

Quadro 2

Auxílios estatais adicionais concedidos ao estaleiro Gdynia entre 1 de Junho de 2007 e 15 de Julho de 2008, segundo as informações fornecidas pelas autoridades polacas

N.º	Entidade que concedeu o auxílio	Instrumento de auxílio	Base jurídica	Número da decisão ou acordo	Data na qual foi concedido o auxílio	Entrada em vigor	Período para o qual foi concedido o auxílio	Valor nominal do auxílio (PLN)
20.	Agência de Desenvolvimento Industrial	Empréstimo	Artigo 56.º da Lei das Privatizações (Jornal Legislativo 2002/171, item 1397, na sua última redacção)	Contrato de empréstimo n.º OPP/11/07	4.12.2007	em duas prestações: 5.12.2007 4.1.2008	No máximo até 31.5.2008	40 000 000
21.	Agência de Desenvolvimento Industrial	Empréstimo			5.2.2008			54 000 000
22.	KPS	Empréstimo	Actividade da KPS segundo os estatutos sociais	Contrato de empréstimo n.º 2.11.2007				?

Quadro 3

Passivos de direito público em dívida em 30 de Setembro de 2007 segundo as informações fornecidas pelas autoridades polacas

N.º	Entidade que concedeu o auxílio	Passivos em causa	Montante em dívida a 30 de Setembro de 2007 (PLN)
23.	ZUS	Diferimento de prémios, pagamento em prestações Maio de 2004 – Setembro de 2007	356 708 912
24.	Fundo Governamental para a Reabilitação de Pessoas com Deficiência	Diferimento de prémios, pagamento em prestações Maio de 2004 – Setembro de 2007	12 192 821
25.	Município de Gdańsk	Diferimento da contribuição predial, pagamento em prestações Maio de 2004 – Setembro de 2007	50 872 523
26.	Município de Gdańsk	Diferimento da taxa de utilização do solo, pagamento em prestações 2005-2007	2 859 684
27.	Presidente da Província de Pomerania	Diferimento do imposto ambiental, pagamento em prestações Maio de 2004 – Setembro de 2007	361 781
		Total	**422 995 722**

Quadro 4

Auxílios estatais concedidos ao estaleiro Gdynia para fins diferentes da reestruturação, segundo as informações fornecidas pelas autoridades polacas

N.º	Entidade que concedeu o auxílio	Instrumento de auxílio	Fim	Base jurídica	Número da decisão ou acordo	Data na qual foi concedido o auxílio	Entrada em vigor	Período para o qual foi concedido o auxílio	Valor nominal do auxílio (PLN)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
28.	Agência de Desenvolvimento Industrial	Subvenção	I&D	Projecto integrado no INTERREG IIIC – 2005, Lei Orçamental de 22.12.2004, Jornal Legislativo n.º 278 de 29.12.2004, item 2755	Nota de pagamento n.º 05/ERR/2006	30.5.2006	30.5.2006	Subsídio único	1 322,19

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
29.	Ministério da Educação e Investigação	Subvenção		Decreto do Presidente da Comissão Governamental para a Investigação Científica de 30.11.2001 (Jornal Legislativo n.º 146, item 1642, na sua última redacção)	Projecto UE G3RD-CT-2002-00822-FASTPOD	26.6.2006	26.6.2006	Subsídio único	49 571,98
30.	Ministério da Educação e Investigação	Subvenção			Decisão n.º 03797/C.ZR6-6/2005	12.12.2005	20.11.2006	Projecto a executar até 31.1.2009	279 825,51
31.	Ministério da Ciência e do Ensino Superior	Subvenção		Financiamento da Lei da Ciência de 8.10.2004 (Jornal Legislativo n.º 238, item 2390, na sua última redacção)	Decisão n.º 03858/C.ZR8-6/2006	1.9.2006	20.11.2006	Projecto a executar até 31.3.2009	36 509,45
32.	Ministério da Ciência e do Ensino Superior	Subvenção	I&D	Comissão Governamental para a Lei da Investigação Científica de 12.1.1991 (Jornal Legislativo n.º 33 de 2001, item 389)	Decisão n.º 960/E-594/SPB/5.PR UE/DZ 29/2003-2005	31.1.2003	30.6.2005	30.6.2005	37 906,00
33.	Agência polaca para o Desenvolvimento Empresarial	Subvenção		Decreto do Ministro da Economia e Emprego de 16.9.2004 sobre a concessão pela Polónia (Agência de Desenvolvimento Industrial) de auxílios financeiros como parte do Programa Operacional Sectorial de Recursos Humanos 2004-2006 (Jornal Legislativo 2007, item 2115)	Acordo n.º 30/2006/efs/gdy, formação financiada pelo FSE de 20.1.2006	2.2.2006	25.5.2006	Subsídio único	4 253,02
34.	Agência polaca para o Desenvolvimento Empresarial	Subvenção		Decreto do Ministro da Economia e Emprego de 16.9.2004 sobre a concessão pela Polónia (Agência de Desenvolvimento Industrial) de auxílios financeiros como parte do Programa Operacional Sectorial de Recursos Humanos 2004-2006 (Jornal Legislativo 2007, item 2115)	Acordo n.º WSAiB/039	1.2.2007	13.3.2007	Subsídio único	2 209,94
								Total	**411 598,09**

III. **AVALIAÇÃO**

1. *COMPETÊNCIAS DA COMISSÃO*

(233) O ponto 3 do Anexo IV do Tratado de Adesão descreve o procedimento do mecanismo intercalar. Consiste num quadro legal de avaliação dos regimes de auxílio e medidas de auxílio individuais, que entram em vigor num novo Estado-Membro antes da data da sua adesão à UE e continuam a ser aplicados após a adesão.

(234) As medidas que entraram em vigor ainda antes da adesão e que não são aplicáveis depois da adesão não podem ser apreciadas pela Comissão, tanto nos termos do procedimento do mecanismo intercalar como ao abrigo do procedimento fixado de acordo com o n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE.

(235) No entanto, as medidas que não entraram em vigor antes da adesão serão avaliadas pela Comissão como auxílio notificado ou ilegal em conformidade com o n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE.

(236) O critério utilizado para aferir o momento de entrada em vigor de determinada medida é o acto juridicamente vinculativo pelo qual a autoridade [nacional] competente se compromete a conceder o auxílio ([49]). Se um acto administrativo é juridicamente vinculativo é uma questão de direito nacional. Todavia, a Comissão tem de ser capaz de analisar estes actos administrativos, especialmente em casos-limite, e avaliá-los na sua forma e conteúdo, de modo a aferir se poderiam ter suscitado expectativas legítimas dos beneficiários com força executiva perante um tribunal polaco. Esta capacidade de análise dos actos administrativos nacionais é indispensável para o exercício da competência exclusiva da Comissão de aprovação de derrogações da proibição geral de auxílio estatal relativamente a medidas executadas na Polónia após 1 de Maio 2004.

(237) Uma medida que entre em vigor antes da adesão poderá ser aplicada após a adesão se puder dar origem à concessão de auxílio adicional ou a um aumento do montante de auxílio concedido, ou seja caso a exposição económica precisa do Estado não seja conhecida à data em que a medida tiver entrado em vigor e permanecer desconhecida à data da adesão.

(238) Na sua decisão de dar início à investigação formal, a Comissão concluiu, com base na informação facultada pela Polónia, que várias medidas de que tinha sido notificada em 29 de Abril de 2004 constituíam, na realidade, um auxílio estatal novo, quer ilegal ou notificado, porque havia sido concedido depois de 1 de Maio de 2004, data da adesão da Polónia à UE. Os comentários apresentados pela Polónia e terceiros depois da investigação ter sido iniciada não conduziram a Comissão a alterar a sua conclusão. A Comissão entende, em particular, que é competente para avaliar se as medidas indicadas na parte B do Anexo I da decisão de início da investigação formal são compatíveis com o mercado comum. A Comissão refere ainda que algumas destas medidas foram abandonadas (medidas 33 e 34 da parte B do Anexo I da decisão de início da investigação formal).

(239) A seguir, a Comissão indica os motivos pelos quais não pode aceitar os argumentos apresentados pela Polónia e partes interessadas.

a) ***Reestruturação da dívida de direito público ao abrigo do Capítulo 5a***

(240) A Comissão concorda com o beneficiário que foi a aprovação da decisão de reestruturação pelo Presidente da Agência de Desenvolvimento Industrial que deu origem à remissão parcial do passivo de direito público ao abrigo do Capítulo 5a. No entanto, a Comissão não pode aceitar a alegação de que esta decisão foi aprovada em 19 de Abril de 2004, ou seja anteriormente à adesão. A Comissão explicou os motivos da sua posição na decisão de início da investigação formal e nem a Polónia nem o beneficiário contra-argumentaram. A Comissão reitera que a decisão de 19 de Abril apenas aprovava o plano de reestruturação de 2004 e não reestruturava o passivo de direito público nos termos do Capítulo 5a. O Presidente da Agência de Desenvolvimento Industrial não podia emitir a decisão de reestruturação antes da adesão porque não dispunha, tal como exigido pelo Capítulo 5a, do consentimento de todos os credores de direito público envolvidos na reestruturação nem do Operador, a empresa responsável por gerir a operação de reestruturação ([50]). A Comissão refere que o Presidente da Agência de Desenvolvimento Industrial admitiu este facto quando mencionou, na sua decisão de 19 de Abril de 2004, que seria necessária mais uma decisão para concluir a reestruturação ao abrigo do Capítulo 5a e quando, por fim, emitiu as decisões de reestruturação em 4 de Janeiro de 2005, ou seja após a adesão.

([49]) Acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 14 de Janeiro de 2004 no Processo T-109/01 *Fleuren Compost* contra *Comissão* [2004], Colect., p. II-00127, número 74.

([50]) Para uma descrição detalhada do procedimento do Capítulo 5a, consultar o número 3.2 da decisão de início da investigação formal.

(241) A Comissão não pode aceitar o argumento do beneficiário de que a unanimidade de todos os credores de direito público envolvidos na reestruturação dos créditos que tinham a receber do estaleiro Gdynia nos termos do Capítulo 5a constituía um acto juridicamente vinculativo fixado no acórdão de *Fleuren Compost*. O beneficiário alegou essencialmente que o Capítulo 5a não era *lex specialis* em relação a outras leis que permitem a reestruturação dos passivos de direito público e que a função do Presidente da Agência de Desenvolvimento Industrial consistia em administrar e promover o processo de reestruturação e não substituir as autoridades envolvidas e competentes para determinados passivos. A Comissão refere que esta interpretação do direito polaco contrasta com todos os comentários recebidos da Polónia até à data e com a redacção e raciocínio do próprio Capítulo 5a. Poderá ser verdade, como argumenta o beneficiário, que a Lei de 30 de Outubro de 2002 «não proíbe as autoridades de reestruturação de adoptarem qualquer decisão de remissão na medida em que poderão fazê-lo no âmbito de disposições gerais». Todavia, se estas o fizessem, este passivo não seria abrangido pelo disposto no Capítulo 5a com todas as vantagens associadas e que o próprio beneficiário enumerou como segue: elegibilidade para um empréstimo da Agência do Desenvolvimento Industrial, interrupção de quaisquer execuções em curso, isenção de falência e não acumulação de juros sobre o capital em dívida.

(242) A Comissão não pode aceitar o argumento do beneficiário de que não havia juros acumulados após 30 de Junho de 2006 sobre o passivo reestruturado nos termos do Capítulo 5a. Esta interpretação do direito polaco foi rejeitada pela Polónia. Além disso, a Polónia notificou como auxílio novo a remissão (parcial) programada dos juros acumulados desde 30 de Junho de 2006, pelo que se torna óbvio que havia de facto juros acumulados.

b) ***Medidas 28-34 da parte B do Anexo I da decisão de início da investigação formal***

(243) A Comissão não pode aceitar o argumento da Polónia de que este auxílio foi concedido *de facto* em virtude de todas as entidades que concederam auxílios terem emitido declarações orais numa reunião do grupo de trabalho do governo sobre a reestruturação dos estaleiros na Polónia (o grupo sobre indústria da construção naval). Tais declarações, se é que as houve, foram exclusivamente orais e eram claramente necessárias medidas de execução para criar expectativas legítimas ao abrigo do direito polaco.

c) ***Injecção de capital da Agência de Desenvolvimento Industrial***

(244) O argumento do beneficiário de que o auxílio foi concedido antes da adesão porque a exposição económica exacta era conhecida ainda antes dessa data deriva da interpretação errónea do ponto 3 do Anexo IV do Tratado de Adesão. Para ser considerada como auxílio existente, uma medida tem de preencher dois requisitos: tem de ter sido concedida antes da adesão (o que é equivalente a uma decisão juridicamente vinculativa pela autoridade competente) e «não poderá ser aplicável depois da adesão». Trata-se de duas condições separadas e acumuláveis. O argumento do beneficiário de que a exposição económica do Estado era conhecida antes da adesão refere-se à segunda condição e não ao momento em que o auxílio foi concedido.

(245) A Comissão não pode aceitar o argumento da Polónia de que a condição de registo da subscrição de novas acções no prazo de 6 meses era puramente formal. A Comissão sublinha que, na realidade, eram necessárias duas novas decisões distintas uma vez caducado o período de 6 meses: uma nova deliberação da Assembleia-geral sobre o aumento de capital e a subscrição propriamente dita. Parece ser o caso que, nos termos do direito comercial polaco, o direito de uma empresa a uma injecção de capital entra em vigor quando a decisão de aumento de capital é tomada (ou seja, a primeira deliberação de 17 de Fevereiro de 2004). O registo é importante para os contactos externos da empresa e não em termos das relações com os accionistas. No entanto, a ausência de registo também produz efeitos jurídicos sobre a relação entre a empresa e os seus accionistas: se não for aplicada no prazo de seis meses, a deliberação de aumento de capital da empresa caduca e a injecção de capital não poderá ser efectuada. Nestas circunstâncias, os accionistas são obrigados a adoptar uma nova deliberação de aumento de capital da empresa. E, de facto, a Assembleia-geral adoptou uma nova deliberação em 4 de Março de 2005. No entanto, o facto da deliberação não ter sido aprovada por unanimidade (com os votos contra de três dos maiores accionistas) revela que esta deliberação não pode ser encarada como um simples requisito formal. A Comissão observa ainda que o capital social acabou por ser subscrito pela Agência de Desenvolvimento Industrial e não pelo Tesouro. A deliberação de 17 de Fevereiro de 2004 não pode assim ser considerada uma decisão final vinculativa de conceder auxílio sob a forma de injecção de capital referida como medida 32 na parte B do Anexo I da decisão de início da investigação formal.

(246) Finalmente, a Comissão sublinha que nem a Polónia nem o beneficiário contestaram as suas conclusões de que as medidas 19-27 da parte B do Anexo I da decisão de início da investigação formal constituíram um auxílio novo, pelo que são abrangidas pelas competências da Comissão nos termos to artigo 88.º do Tratado CE.

2. *AUXÍLIO ESTATAL NA ACEPÇÃO DO N.º 1 DO ARTIGO 87.º DO TRATADO CE*

2.1. EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO ESTATAL

(247) O n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE dispõe que são incompatíveis com o mercado comum, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.

(248) A Comissão considera que o auxílio descrito nos considerandos 209-232 foi concedido pelo Estado ou é proveniente de recursos estatais e, como se destina a uma empresa específica, foi selectivo.

(249) O estaleiro Gdynia é um dos maiores estaleiros europeus e compete activamente no mercado dos navios porta-contentores com estaleiros na Alemanha e Dinamarca, como reconhece a Polónia e o beneficiário, e como realçou a Dinamarca e a associação dinamarquesa de construtores navais nos seus comentários à decisão da Comissão de iniciar a investigação formal. Os navios porta-contentores representavam 26 % das encomendas dos estaleiros europeus em finais de 2006 ([51]).

(250) Aparentemente, o estaleiro Gdynia é o único na UE a produzir um determinado tipo de navios ro-ro: grandes navios porta-automóveis. Todavia, esta especialização não significa que o estaleiro Gdynia não compita, pelo menos potencialmente, com outros estaleiros da UE. A Comissão observa o elevado grau de escolha a nível da oferta, pelo menos no segmento dos navios de carga ([52]), embora, considerando a estrutura da procura de várias classes de navios de carga, estes navios não pertençam a um mercado único.

(251) Isto significa que outros estaleiros da UE não terão de enfrentar grandes entraves ao lançamento da produção de navios porta-automóveis, pelo menos não de natureza tecnológica (instalações, conhecimentos, etc.). No entanto, o financiamento continuado do estaleiro Gdynia, que lhe permitiu celebrar contratos sem a identificação e cobertura total dos riscos envolvidos, poderá ter constituído um entrave significativo à entrada de outros estaleiros no mercado de navios porta-automóveis.

([51]) Relatório Anual da CESA 2006-2007, Comité das Associações de Construção Naval da UE.

([52]) Em relação aos navios de passageiros, incluindo cruzeiros, são significativos os obstáculos à entrada do lado da oferta.

(252) A Comissão refere que o estaleiro Gdynia também opera noutros segmentos dos navios de carga, ao oferecer outros produtos como navios polivalentes, navios de transporte de GPL, navios-tanque para refinados e produtos químicos e navios graneleiros. Os navios-tanque para refinados e produtos químicos, por exemplo, representavam cerca de 8 % das encomendas dos estaleiros europeus em finais de 2006 ([53]). Os estaleiros alemães e romenos são especialmente activos nestes segmentos.

(253) Com base no acima referido, a Comissão conclui que o auxílio estatal concedido ao estaleiro Gdynia afecta as trocas comerciais entre Estados-Membros.

(254) Finalmente, a Comissão necessita de averiguar se as medidas concedidas ao estaleiro Gdynia lhe conferiram benefícios abusivos de modo a falsear ou ameaçar falsear a concorrência. A Comissão refere que as autoridades polacas não contestaram o facto das medidas abrangidas pela presente decisão terem sido consideradas auxílio estatal, à excepção dos empréstimos concedidos pela KPS e das garantias oferecidas pela agência seguradora de crédito à exportação que, na opinião das autoridades polacas, cumprem o princípio do investidor no contexto de uma economia de mercado.

(255) Seguidamente, a Comissão começa por esclarecer por que considerou que a sucessiva não execução da dívida de direito público não cumpriu o teste do credor numa economia de mercado. Avalia depois as medidas contestadas pela Polónia. E, por fim, averigua as circunstâncias em que o auxílio abrangido por esta decisão foi concedido e o respectivo efeito sobre a concorrência.

a) ***Sucessiva não execução da dívida de direito público***

(256) O princípio de que a sucessiva não execução de dívida de direito público poderá constituir ela própria um auxílio estatal é um princípio constante da jurisprudência ([54]). A

([53]) Relatório Anual da CESA 2006-2007, Comité das Associações de Construção Naval da UE.

([54]) Parecer do advogado-geral Jacobs, Processo C-256/97 *DM Transport* [1999], Colect., p. I-3915, Processo C-480/98 *Espanha* contra *Comissão* [2000], Colect., p. I-8717.

informação facultada pelas autoridades polacas ([55]) revela claramente que o estaleiro Gdynia possui um montante significativo de vencidos de direito público acumulados desde 2004. O estaleiro tem estado a amortizar o passivo de direito público de forma irregular e a sua dívida remanescente tem sido sucessivamente adiada, muito provavelmente sem qualquer decisão formal da parte dos credores públicos implicados, ou objecto de esquemas de pagamento. A Polónia explicou que o beneficiário pretendia amortizar o passivo de direito público em falta até 30 de Setembro de 2007 (443 milhões de PLN no total) com a ajuda da injecção de capital realizada pelo Tesouro após a privatização do estaleiro. Tratando-se de um acontecimento incerto sem data fixa, a intenção do estaleiro sugere que, na prática, os passivos de direito público foram adiados por período indeterminado ou incerto, sendo amortizados apenas de forma esporádica à medida do permitido pelos fluxos de caixa do estaleiro. A Comissão considera que nenhum credor numa economia de mercado aceitaria o adiamento indeterminado do seu passivo, dependente da ocorrência incerta da privatização e recapitalização pelo Estado (o que constitui auxílio estatal de legalidade e compatibilidade duvidosas com o mercado único). Também não existe qualquer indicação de que os credores públicos em questão tenham tomado medidas para exigir a execução dos seus créditos ao estaleiro Gdynia, designadamente através do pagamento forçado ou da execução da lei da falência. A Comissão conclui, por conseguinte, que a sucessiva não execução dos passivos de direito público representa um benefício que o beneficiário não teria conseguido obter de um credor numa economia de mercado, pelo que constitui um auxílio estatal semelhante a um empréstimo (isento de juros).

b) ***Medidas que a Polónia considera que cumprem o teste do investidor privado***

Empréstimos da KPS

(257) A Comissão não pode aceitar o argumento da Polónia de que o auxílio sob a forma de empréstimos para capital de exploração estava isento de auxílios estatais. A Comissão observa que a taxa de juro cobrada pela KPS se encontrava a cerca de 400 pontos de base acima da taxa de referência. A Comissão acrescenta que o estaleiro Gdynia se encontra numa situação financeira muito precária há já alguns anos, em que o passivo excede substancialmente o seu activo. O estaleiro Gdynia não tem conseguido financiar a sua produção com outros recursos externos. O seu capital de exploração foi financiado com adiantamentos garantidos pela agência seguradora de crédito à exportação, empréstimos totalmente cobertos pelo Tesouro e empréstimos da KPS. A taxa de juro cobrada pela KPS não parece, assim, reflectir correctamente o risco subjacente. Embora a KPS tenha exigido garantias, o valor é duvidoso. Convém relembrar que a agência seguradora de crédito à exportação e o Tesouro exigiram garantias semelhantes e, considerando o rácio passivo/activo do estaleiro Gdynia, parece provável que a KPS não tenha conseguido obter uma garantia de primeiro nível sobre os activos do estaleiro. A Polónia não forneceu todavia informação detalhada que permitisse à Comissão averiguar o valor real da garantia exigida.

(258) De resto, não existe qualquer diferença entre os empréstimos concedidos pela KPS e os empréstimos da Agência de Desenvolvimento Industrial, que detém a KPS. É difícil defender simultaneamente, como faz a Polónia, que os empréstimos concedidos pela Agência de Desenvolvimento Industrial constituem auxílio estatal enquanto os empréstimos concedidos pela sua subsidiária, a KPS, cumprem os requisitos do princípio do investidor numa economia de mercado.

(259) Por fim, a Comissão sublinha que a KPS foi constituída como um fundo controlado pelo governo, visando objectivos de política pública, cuja totalidade do financiamento foi concedida, ou garantida, pelo Estado através da Agência de Desenvolvimento Industrial. De acordo com o documento «Uma estratégia para o sector da construção naval (estaleiros da construção naval) na Polónia 2006-2010», a KPS foi «criada para organizar o financiamento da produção dos estaleiros até ao momento em que investidores privados tomassem o comando». A estratégia, concebida com objectivos não só económicos mas também sociais e macroeconómicos ([56]), confere à KPS vários poderes, juntamente com a Agência de Desenvolvimento Industrial, o Tesouro e outros organismos públicos competentes. As ligações financeiras da KPS à Agência de Desenvolvimento Industrial e ao Tesouro são claras e a KPS actua antes como um veículo de transmissão de activos afectados pelo orçamento do Estado para os estaleiros da Polónia, incluindo o de Gdynia.

(260) À luz do acima referido, a Comissão conclui que a KPS não agiu como um investidor numa economia de mercado ao conceder empréstimos para capital de exploração ao estaleiro Gdynia. Por conseguinte, os empréstimos citados no considerando 158, Quadros 1 e 2, constituem auxílio estatal.

([55]) Em particular, o Anexo 3 da carta de 9 de Janeiro 2008.

([56]) Uma estratégia para o sector de construção naval (estaleiros de construção naval) na Polónia 2006-2010, aprovada em Agosto de 2006, p. 7.

Garantias da agência seguradora de crédito à exportação

(261) Nos seus comentários a seguir à adopção da decisão de início da investigação formal, a Polónia argumentou que as garantias concedidas pela agência seguradora de crédito à exportação ao estaleiro Gdynia não constituíram auxílio estatal. A Comissão não pode concordar com esta afirmação.

(262) Primeiro, a Comissão sublinha que as garantias do adiantamento da agência seguradora de crédito à exportação são garantias do Tesouro e que as transacções relacionadas passam por uma conta bancária separada com o nome de «Interes Narodowy». Caso esta conta não disponha de fundos suficientes, a agência seguradora de crédito à exportação pode conseguir um abatimento do empréstimo junto do Tesouro ou beneficiar das garantias de empréstimo do Tesouro.

(263) Segundo, a Comissão relembra a sua decisão de 18 de Julho de 2007 no Processo N 105/07 ([57]), em que aprovou como isento de auxílios estatais o programa ao abrigo do qual a agência seguradora de crédito à exportação geria o seu programa de seguros à exportação com garantia do Tesouro. Este programa cobre actualmente o tipo de garantias à produção que o estaleiro Gdynia tem recebido nos últimos anos. A Comissão sublinha que o programa exclui explicitamente ([58]) empresas que se encontrem em dificuldades financeiras nos termos das Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidas a empresas em dificuldade. A principal característica do programa é os prémios das garantias serem fixados com base numa avaliação do risco. Por exemplo, o prémio da garantia para uma empresa na categoria de risco mais elevada corresponde a […] % ao ano para garantias inferiores a 2 anos e […] % ao ano para garantias superiores a dois anos. O prémio base é igual a […] % ao ano. A título de comparação, as garantias ao estaleiro Gdynia foram dadas pela agência seguradora de crédito à exportação com um prémio de 2 % ao ano desde que a garantia não ultrapassasse os 35 milhões de PLN e de 1 % ao ano se excedesse este montante.

(264) Por esse motivo, está claro que o estaleiro Gdynia não é elegível para garantias abrangidas pelo programa acima descrito e aprovadas pela Comissão como não constituindo auxílio. Do mesmo modo, as garantias concedidas ao estaleiro Gdynia não podem estar deixar de constituir auxílio.

(265) Acresce dizer que o prémio da garantia cobrado ao estaleiro Gdynia encontra-se bastante abaixo do prémio base aplicado às garantias oferecidas às empresas saudáveis e várias vezes abaixo do prémio cobrado a empresas de elevado risco que, não obstante, são elegíveis no âmbito do programa acima descrito. A Comissão conclui que o prémio da garantia aplicado ao estaleiro Gdynia não corresponde a um prémio de mercado e, por este motivo, estas garantias constituem auxílio estatal.

(266) Terceiro, de acordo com a Comunicação da Comissão relativa à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios estatais sob a forma de garantias ([59]), para que a garantia estatal particular não constitua auxílio estatal, o mutuário deverá ter uma situação financeira sólida. Não é, claramente, este o caso em apreço. Segundo a mesma Comunicação, quando o mutuário não se encontra numa situação financeira sólida, o elemento de auxílio inerente à garantia poderá chegar ao montante coberto pela garantia.

(267) Por fim, a Comissão assinala que o estaleiro Gdynia dependeu exclusivamente das garantias oferecidas pela agência seguradora de crédito à exportação e pelo Tesouro e não conseguiu obter quaisquer garantias no mercado.

(268) À luz do acima referido, a Comissão conclui que a agência seguradora de crédito à exportação não agiu como um investidor numa economia de mercado ao conceder garantias ao estaleiro Gdynia.

c) ***Distorção da concorrência resultante do auxílio estatal ao estaleiro Gdynia***

(269) A Comissão é da opinião de que a dependência total do auxílio estatal permitiu ao estaleiro Gdynia adoptar práticas anticoncorrenciais, como é o caso da fixação de preços abaixo dos custos de produção, sem sofrer as consequências que normalmente tais práticas acarretam, nomeadamente ser eliminada do mercado.

(270) A Comissão observa ainda que um dos problemas mais antigos do estaleiro Gdynia foi a celebração de contratos que se revelaram prejudiciais à medida que o zloti desvalorizava em relação ao dólar, a moeda dominante na indústria da construção naval, e o preço das placas de aço aumentavam em todo o mundo. Estes factores externos já haviam sido identificados como as principais ameaças à continuação do funcionamento do estaleiro no plano de reestruturação de 2002 e, posteriormente, na versão alterada de 2004, no novo plano de reestruturação de 2006 e, finalmente, durante a privatização em 2008.

([57]) Decisão da Comissão de 18 de Julho de 2007 no Processo N 105/07, Programa de garantias para os contratos de exportação, aviso sumário no JO C 214 de 13.9.2007.

([58]) Alínea 1 do número 1 do artigo 3.º da Resolução n.º 111/2006 do Comité para a Política de Seguros à Exportação de 20 de Dezembro de 2006.

([59]) JO C 71 de 11.3.2001, p. 14.

(271) Apesar da administração do estaleiro estar ciente destas ameaças, o estaleiro continuou a celebrar contratos sem tomar medidas para minorar os riscos. Esta prática comercial foi mantida durante o crescimento sem precedentes que o mercado da construção naval conheceu entre 2004 e 2008, quando os preços de construção dos navios atingiram máximos históricos. Como resultado desta prática, o estaleiro conseguiu manter-se em actividade e preservar o emprego, mas à custa de grandes perdas a nível da produção naval regular. Segundo o relatório da auditoria jurídica produzido pela Amber no primeiro semestre de 2008, sobre as actuais encomendas com entregas programadas para 2008 e 2009 pesa ainda o ónus do risco de perdas significativas causadas por contratos danosos celebrados sem qualquer previsão de medidas de redução dos riscos, o que a Polónia já confirmou.

(272) Assim, a Comissão conclui que todo o auxílio concedido ao estaleiro Gdynia descrito no ponto 7 da Parte II contribuiu para distorcer ou ameaçar distorcer a concorrência no mercado da construção naval.

Conclusão

(273) Em conclusão, na opinião da Comissão todas as medidas concedidas ao estaleiro Gdynia constituem auxílio estatal de acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE.

2.2. **Possibilidade para a Polónia e terceiros apresentarem comentários**

(274) Na sua decisão de 1 de Junho de 2005, a Comissão iniciou uma investigação formal a um conjunto de medidas, incluindo de reestruturação da dívida (remissões, adiamentos, alterações aos programas de pagamento), com base em vários fundamentos jurídicos e em relação a um determinado número de credores públicos, injecções de capital, garantias do Tesouro à produção e medidas de angariação de fundos (emissão de títulos e conversão da dívida em activos).

(275) A Comissão também afirmou claramente que o argumento da Polónia de que os adiantamentos efectuados pelos armadores deviam ser considerados contribuições próprias não era aceitável. Neste contexto, a Comissão exprimiu algumas dúvidas sobre se as garantias aos adiantamentos concedidas pela agência seguradora de crédito à exportação constituíam auxílio estatal e anunciou que procederia à investigação da natureza de tais adiantamentos.

(276) Tanto a Polónia como o beneficiário apresentaram os seus comentários. No entanto, embora contestassem a competência da Comissão para avaliar a compatibilidade de algumas das medidas em apreço, aceitaram a conclusão da Comissão de que tais medidas constituem um auxílio novo nos termos do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE, na medida em que foram concedidas após a adesão da Polónia à UE. A única excepção foi a natureza das garantias oferecidas pela agência seguradora de crédito à exportação, que alegavam não conter elementos de auxílios estatais. A Polónia acabou por afirmar posteriormente que os empréstimos da KPS também não eram auxílio estatal. A Comissão já abordou os argumentos da Polónia e do beneficiário.

(277) Durante a investigação da Comissão, foram feitas sucessivas alterações significativas à estratégia do governo polaco enquanto accionista maioritário do estaleiro Gdynia, como revela a descrição de eventos supra. A estratégia de consolidação do sector da construção naval foi alterada para uma estratégia de separação dos estaleiros de Gdynia e Gdańsk e uma decisão de privatização parcial do estaleiro Gdynia, que mais tarde se transformou numa estratégia de privatização total. As perspectivas relativas a esta estratégia são igualmente questionáveis, considerando a manifesta ausência de interesse por parte dos operadores de mercado em comprar o estaleiro.

(278) Tal como acima referido, a Comissão manteve-se em contacto regular com as autoridades polacas enquanto proprietárias do estaleiro Gdynia e com o próprio estaleiro. A Comissão indicou regularmente, tanto à Polónia como ao estaleiro, que todas as medidas concedidas a este utilizando recursos do Estado provavelmente constituíam auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE, considerando a situação financeira precária do estaleiro e a ausência de qualquer financiamento externo isento de auxílios estatais. A Comissão avisou ainda que o referido auxílio estatal havia sido concedido em violação ao n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE e era incompatível com o mercado comum. A Comissão sublinhou igualmente, em vários momentos, que as garantias oferecidas ao estaleiro Gdynia pela agência seguradora de crédito à exportação constituíam auxílio estatal.

(279) No decorrer desta investigação, a Comissão também recolheu informação detalhada sobre o funcionamento da KPS e a natureza dos empréstimos para capital de exploração que esta concedeu ao estaleiro. A Comissão indicou à Polónia que o mais provável era que estes empréstimos constituíssem auxílio estatal nos termos do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE.

(280) Por fim, a Comissão realçou durante a sua investigação que o estaleiro Gdynia ainda estava a acumular passivos de direito público. A Comissão recolheu informações sobre esta matéria e informou a Polónia (na sua qualidade de proprietária do estaleiro e credora) que a não execução da dívida de direito público ou sua reestruturação poderia constituir auxílio estatal nos termos do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE.

3. *COMPATIBILIDADE DO AUXÍLIO COM O MERCADO ÚNICO – DERROGAÇÃO AO ABRIGO DO N.º 3 DO ARTIGO 87.º DO TRATADO CE*

(281) O objectivo principal destas medidas é ajudar uma empresa em dificuldade financeira e mantê-la à tona da água. Nestes casos, aplica-se a isenção prevista na alínea c) do n.º 3 do artigo 87.º do Tratado CE, que autoriza os auxílios estatais destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades, quando não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrarie o interesse comum, desde que sejam cumpridas as condições relevantes.

(282) Os auxílios de emergência e à reestruturação para empresas em dificuldade são actualmente regulados pelas Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade ([60]) (a seguir denominadas as «Orientações»), que substituíram o texto anterior aprovado em 1999 ([61]) (a seguir denominadas as «Orientações de 1999»).

(283) As disposições transitórias das Orientações determinam que as notificações registadas antes de 10 de Outubro de 2004 sejam apreciadas à luz dos critérios aplicáveis à data da notificação (ponto 103). No caso em apreço, a Comissão foi informada acerca de algumas das medidas em 29 de Abril de 2004 no âmbito do mecanismo intercalar do ponto 3 do Anexo IV do Tratado de Adesão, quando estavam em vigor as Orientações de 1999. No entanto, as Orientações também estipulam que será apreciado qualquer auxílio de emergência ou à reestruturação concedido sem a autorização da Comissão (auxílio ilegal) se o auxílio, ou parte dele, tiver sido concedido após 1 de Outubro de 2004 (ponto 104, primeiro parágrafo). Como praticamente todas as medidas descritas nos considerandos 209-232 foram concedidas ilegalmente após esta data, a Comissão conclui que se aplicam as Orientações de 2004.

(284) As Orientações aplicam-se a empresas de todos os sectores, excluindo as excepções enumeradas no ponto 18 das Orientações. O Enquadramento dos auxílios estatais à construção naval ([62]), que constitui o quadro jurídico para a avaliação dos auxílios estatais a este sector, refere o ponto 12 das Orientações como a base jurídica relevante para a avaliação dos auxílios de emergência ou à reestruturação.

A. AUXÍLIO DE EMERGÊNCIA

(285) As Orientações prevêem que o auxílio de emergência seja concedido como apoio temporário a empresas em dificuldades financeiras enquanto esperam por um plano de reestruturação ou um plano de liquidação ou com vista à resolução de uma crise aguda de liquidez.

(286) A Comissão observa que o auxílio estatal concedido ao estaleiro Gdynia não cumpre nem a condição temporal, visto que as medidas de auxílio foram concedidas por períodos superiores a 6 meses, nem a condição de reversibilidade, pois foram autorizadas medidas irreversíveis como injecções de capital e remissões da dívida comparáveis a subsídios.

(287) A Comissão conclui, deste modo, que as medidas enumeradas nos considerandos 209-232 não são compatíveis com o mercado comum enquanto auxílio de emergência.

B. AUXÍLIO À REESTRUTURAÇÃO

(288) A definição constante no ponto 17 das Orientações refere que o auxílio à reestruturação faz parte de um plano exequível, coerente e de grande envergadura, destinado a restabelecer num período razoável a viabilidade a longo prazo da empresa. A reestruturação inclui normalmente um ou mais dos seguintes elementos: a reestruturação de todos aspectos da actividade da empresa, a reorganização e racionalização da empresa, designadamente o abandono de actividades deficitárias e a reestruturação financeira. As acções de reestruturação que beneficiam de auxílio estatal não podem todavia limitar-se a uma ajuda financeira destinada a colmatar prejuízos anteriores, sem uma intervenção a nível das causas desses prejuízos, ou seja sem uma reestruturação de fundo. A reestruturação tem ainda de ser financiada, pelo menos parcialmente, com fundos próprios ou com recursos externos sem elementos de auxílio, devendo o auxílio estatal cingir-se ao mínimo necessário para recuperar a viabilidade da empresa. Por fim, devem ser adoptadas medidas compensatórias para minimizar o efeito de distorção do auxílio.

(289) Em relação ao enorme efeito de distorção dos auxílios à reestruturação, a Comissão considera que o auxílio a empresas em dificuldade apenas pode contribuir para o desenvolvimento de actividades económicas sem prejuízo para as trocas comerciais de maneira que contrarie o interesse comunitário se as condições fixadas nas Orientações forem cumpridas.

(290) A Comissão passa a analisar se estas condições foram de facto cumpridas.

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

a) ***Elegibilidade***

(291) Para poder receber auxílio de emergência ou à reestruturação, a empresa deve ser considerada como uma empresa em dificuldade na acepção das Orientações. A Comissão acredita que a situação financeira do estaleiro Gdynia, pelo menos desde 2002, se tem caracterizado por uma contínua falta de liquidez e insolvência, perdas crescentes e activos negativos. O estaleiro Gdynia é, por conseguinte, uma empresa em dificuldade nos termos das Orientações.

b) ***Restauração da viabilidade a longo prazo***

(292) De acordo com o disposto no ponto 34 das Orientações, a concessão do auxílio deve estar subordinada à aplicação do plano de reestruturação, que deve permitir restabelecer num período razoável a viabilidade a longo prazo da empresa. A restauração da viabilidade significa que a empresa, concluída a reestruturação, se encontra capaz de cobrir todas as suas despesas e gerar um retorno sobre o capital suficiente para competir com base em mérito próprio. A reestruturação deve ser executada o mais rapidamente possível.

(293) A Comissão refere que durante a sua investigação reviu dois planos de reestruturação (2004 e 2006) elaborados pela administração do estaleiro e aprovados pelo sócio maioritário, o Estado. A Comissão concluiu que não tinha conseguido sossegar as suas sérias preocupações sobre se com os dois planos o estaleiro seria capaz de recuperar a sua viabilidade. Como o plano de reestruturação de 2004 foi substituído pelo plano de 2006, a Comissão esclarece a seguir as razões das suas dúvidas acerca do plano de reestruturação de 2006. A Comissão destaca, todavia, que este plano tem muitas semelhanças com o plano de reestruturação de 2004 e que as suas dúvidas expressas na decisão de dar início a uma investigação formal do plano de reestruturação de 2004 se aplicam também plenamente ao plano de reestruturação de 2006.

(294) A Comissão relembra a declaração da Polónia, depois da decisão de iniciar a investigação formal, de que o plano de reestruturação de 2004 constituía uma base económica sólida para a reestruturação do estaleiro. Na realidade, verificou-se que o plano de 2004 não foi suficiente para restaurar a viabilidade do estaleiro e tinha de ser alterado até 2006 o mais tardar.

(295) A Comissão observa que o plano de reestruturação de 2006 se concentrava essencialmente na reestruturação financeira e que os aspectos industriais não eram tratados de forma exaustiva. O plano não deu origem a qualquer estratégia industrial coerente e de grande envergadura.

(296) Tal é manifesto em particular na estratégia de investimento proposta, que se caracteriza como um conjunto de pequenos projectos de requalificação sem uma visão global, que se estimaria necessária para modernizar instalações que, na sua maioria, datam dos anos 70. O plano não analisa de forma aprofundada o actual estado das instalações de produção nem as respectivas falhas e não identifica os estrangulamentos no estaleiro. Segundo o consultor externo da Comissão, os montantes afectados para investimento (240 milhões de PLN; 69 milhões de EUR) não são suficientes para executar uma verdadeira modernização.

(297) Para uma melhor perspectivação dos investimentos planeados, convém considerar as previsões da desvalorização anual dos activos do estaleiro e a evolução do valor do activo imobilizado, tal como previsto no plano de reestruturação de 2006. Prevê-se uma desvalorização entre 2007-09, ou seja durante o período de investimento, de 100 milhões de PLN. Na verdade, será necessário pelo menos 40 % do investimento programado em 240 milhões de PLN apenas para preservar os activos no seu estado técnico actual e os restantes 60 % constituiriam o máximo disponível para a modernização efectiva. As previsões com base nos balanços indicam um aumento gradual do activo imobilizado de 246 milhões de PLN em 2006 para 361 milhões de PLN em 2010. No entanto, é possível que esta tendência se inverta em 2010, com uma nova desvalorização do activo imobilizado para 284 milhões de PLN em 2012 (o último ano incluído nas previsões).

(298) À luz do acima referido, a Comissão não considera que a estratégia de investimento seja suficientemente ambiciosa para garantir uma modernização efectiva e a viabilidade a longo prazo.

(299) A Comissão refere ainda que a meta de produtividade de 37 horas de mão-de-obra/TBC para 2012, embora seja um avanço em relação à situação actual, é ainda modesta comparada com outros estaleiros europeus eficientes, que chegam a atingir uma produtividade de 20 horas de mão-de-obra/TBC.

(300) O plano afirma que um dos principais problemas do estaleiro é o elevado nível de absentismo e a falta de mão-de-obra qualificada, que está a mudar-se para outros estaleiros europeus onde é mais bem remunerada. A Comissão considera que o aumento salarial de 10 % previsto para 2006 e de 4 % anuais a partir de 2008 não será suficiente para ultrapassar este problema.

(301) Por tudo isto, a Comissão não considera que este plano de reestruturação industrial e organizativa seja suficiente para restabelecer a viabilidade a longo prazo dos estaleiros.

(302) A Comissão observa ainda que as previsões de resultados financeiros do estaleiro não corresponderam à análise de sensibilidade, com base num cenário de desvalorização do dólar americano, queda dos preços dos navios e aumento dos preços dos materiais e dos salários. A análise de sensibilidade revela que a desvalorização do dólar americano em 0,10 PLN ao ano implicaria que a viabilidade não seria restaurada com base no plano de reestruturação de 2006. A Comissão conclui que o plano de reestruturação de 2006 não é suficientemente sólido ([63]).

(303) Finalmente, a Comissão observou que as medidas previstas no plano não poderiam ser executadas na ausência de um investidor e que seria necessário um montante elevado de capital novo para executar aquilo que parecia ser uma reestruturação relativamente modesta, especialmente como resultado da necessidade de realizar uma reestruturação financeira dispendiosa (1015 mil milhões de PLN) ([64]). A Comissão duvida que o plano tivesse sido baseado em premissas realistas sobre a capacidade do estaleiro de atrair capital novo.

(304) Estas dúvidas foram confirmadas com o desenvolver do processo de privatização do estaleiro Gdynia. Como acima se referiu, o Estado enquanto proprietário do estaleiro Gdynia já tentou por duas vezes encontrar um investidor privado que esteja disposto a tomar a direcção do estaleiro. Nenhuma das tentativas de privatização (quer a privatização parcial em 2006, quer a venda de todas as acções públicas em 2007) teve sucesso. A Comissão observa que as tentativas de privatização tiveram lugar numa altura em que o mercado da construção naval registou um crescimento inaudito, pelo que estavam reunidas as condições ideais para a venda do estaleiro. O resultado negativo do processo de privatização só pode ser interpretado como o reflexo da falta de confiança dos actores de mercado na capacidade do estaleiro recuperar a viabilidade a longo prazo. A retirada da Amber do processo de privatização depois da auditoria jurídica exaustiva ao estaleiro confirma isto mesmo ([65]).

(305) A Comissão tomou nota dos esforços renovados das autoridades polacas de encontrar um investidor privado para o estaleiro Gdynia após a retirada da Amber. No entanto, até à data da decisão, nada havia que convencesse a Comissão de que o esforço de privatização renovado seria concluído rápida e positivamente e em conformidade com as Orientações. Como a seguir se esclarece, o plano conjunto de reestruturação da ISD Polska e o plano de reestruturação da PSC baseiam-se ambos na expectativa de que montantes significativos de auxílio estatal adicional serão concedidos ao estaleiro e que será possível tornar o estaleiro novamente viável caso seja libertado dos passivos pendentes e das perdas previstas com os contratos existentes.

Plano conjunto de reestruturação elaborado pela ISD

(306) A Comissão conclui que o plano conjunto de reestruturação não conseguiu provar que a viabilidade do estaleiro Gdynia será restaurada após a fusão com o estaleiro Gdańsk. A Comissão não está convencida das previsões financeiras ou da solidez do plano. É da opinião de que as medidas de reestruturação previstas no plano não são suficientemente ambiciosas. Embora o plano conjunto de reestruturação revisto apresente algumas melhorias, a Comissão conclui que não poderá restaurar a viabilidade dos estaleiros objecto da fusão. A seguir a Comissão avalia o plano de reestruturação de Setembro que substituiu o plano de Junho, destacando apenas as diferenças relevantes para a sua avaliação.

(307) Os pressupostos no plano de Junho de que a rendibilidade dos capitais próprios seria alcançada apenas em 2020 e o retorno sobre o investimento apenas em 2016 levam a Comissão a concluir que o projecto não é viável. De resto, estes resultados baseiam-se em montantes não actualizados. Se os montantes tivessem sido actualizados, a rendibilidade dos capitais próprios e o retorno sobre o investimento seriam alcançados ainda mais tarde. O plano de Setembro é um pouco melhor a este nível porque indica as previsões actualizadas. No entanto, o plano previu que a rendibilidade dos capitais próprios actualizados seria alcançada em 2018, ou seja 10 anos após a entrada do novo investidor em 2009, o que continua a ser muito tempo e revela o grau de

([63]) A Comissão observa que o cenário de base previa uma taxa de câmbio de PLN 3,0/USD, enquanto a taxa actual é de PLN 2,2/USD.

([64]) O capital do estaleiro em 2006 era negativo, de 576 milhões de PLN.

([65]) A Amber indicou que a sua análise demonstrava que o estaleiro não seria lucrativo após a reestruturação que a Amber previa executar.

risco do projecto. Por estes motivos, a Comissão continua a acreditar que o plano não prova a viabilidade do projecto. Por outro lado, a Comissão observa que a melhoria das previsões financeiras não se baseia na adopção de medidas de reestruturação mais abrangentes (como é o caso da melhoria da produtividade ou da redução de custos), mas em alterações aos principais pressupostos financeiros que não foram suficientemente justificadas, como a seguir se esclarece.

(308) As previsões financeiras pressupõem que uma grande fatia dos custos de reestruturação poderá ser recuperada a partir da capacidade de autofinanciamento que a empresa obterá no futuro. A Comissão considera isto irrealista para uma empresa que gerou perdas enormes no passado e que necessita de uma grande reestruturação. De acordo com o plano de Setembro, os fluxos financeiros da empresa serão afectados pelo passivo do passado, que cresceu de 592 milhões de PLN para 712 milhões. E uma parte significativa do passivo de direito público (mais de 400 milhões de PLN) deverá ser amortizada entre 2012 e 2018, ou seja muito depois do período de reestruturação previsto ([66]). A Comissão observa que o investidor admitiu que o nível de resultados previstos mal chega a ser rentável, mas também refere que existe um outro motivo pelo qual a ISD Polska está interessada no projecto. O investidor alega que o estaleiro irá criar muita procura para uma outra empresa do grupo, a aciaria Huta Częstochowa, pelo que investir no estaleiro Gdynia faz sentido para o grupo ISD Polska na sua totalidade.

(309) A Comissão refere que o plano conjunto de reestruturação se baseia na premissa de que o auxílio estatal foi concedido no contexto da privatização para equilibrar o balanço do estaleiro e cobrir as perdas previstas. O plano baseia-se ainda no pressuposto de que as actividades do estaleiro continuarão a ser financiadas por garantias da agência seguradora de crédito à exportação em condições mais vantajosas do que as que normalmente aplica a empresas saudáveis. As projecções financeiras têm em conta este auxílio estatal previsto. O plano conjunto de reestruturação de Setembro não reduziu esta exposição a auxílio estatal adicional. Pelo contrário, o investidor identificou um passivo adicional potencial de 308 milhões de PLN resultante de um contencioso fiscal entre o estaleiro Gdańsk e o Estado. O investidor conta com a garantia do Tesouro para amortizar este passivo caso ele se concretize.

(310) A Comissão observa que nem o plano de Junho nem a actualização de Setembro inclui um plano de negócios completo para a produção de estruturas de aço. É uma deficiência grave, porque este negócio devia gerar um volume de negócios de 300 milhões de PLN até ao final do período de reestruturação, tirar proveito da nova capacidade de processamento de aço do estaleiro (que aumentaria de 4 % em 2009 para 20 % em 2012) e representar cerca de 10 % das novas vendas do estaleiro.

(311) O plano de Setembro reporta-se a um estudo de mercado independente, que parece indicar que a procura de estruturas de aço na Polónia e na generalidade da Europa irá crescer nos próximos anos. No entanto, o estudo não analisa como é que este crescimento deve ser explorado pelo estaleiro depois da fusão. O plano de Setembro, embora se concentre mais no negócio das estruturas de aço, não analisa se o volume de produção previsto para o novo estaleiro é realista. Contém, pelo contrário, algumas indicações de que estas previsões poderão ser irrealistas.

(312) O estaleiro produz actualmente 2 000 toneladas em estruturas de metal, sendo a meta de 56 000 toneladas. Comparado com o plano de Junho, o plano de Setembro prevê a duplicação da produção até 2010 (24 000 toneladas contra as 12 000 toneladas do plano de Junho) e a quadruplicação a partir de 2012 (56 000 toneladas contra as 13 000 toneladas do plano de Junho). A Huta Częstochowa, um dos maiores fabricantes de aço da Polónia, produz 100 000 toneladas de estruturas de aço.

(313) A ISD Polska enumera os contratos que o estaleiro Gdańsk tem em curso para a produção de estruturas de aço, incluindo um contrato para instalações de armazenamento de petróleo de cerca de 5 000 toneladas anuais para 2008 e 2009. De acordo com o plano, prevê-se uma produção deste produto específico de 16 000 toneladas até 2010, aumentando para 36 000 toneladas em 2012.

([66]) Por exemplo, em 2014, a previsão de lucros líquidos é de 93 milhões de PLN, dos quais 55 milhões de PLN servirão para amortizar dívidas de direito público antigas. O último ano onerado com os custos de reestruturação relacionados com operações passadas (dívidas de direito público acumuladas) será 2018, quando tiverem de ser gerados 45 milhões de PLN de fluxos de caixa adicionais para esta finalidade.

(314) Não foram apresentadas quaisquer análises de mercado ou relatórios de previsões que pudessem explicar as previsões de lucro para estruturas de aço (9,5 % em 2010 e cerca de 8 % posteriormente). A Comissão observa que, segundo o Instituto de Estatística da Polónia, a rendibilidade do sector das estruturas de aço subiu 6 % em 2006, permanecendo neste nível em 2007.

(315) A Comissão conclui, com base na informação disponível, que o negócio do aço, que passará a constituir uma parte integrante e significativa das actividades do novo estaleiro, não assenta numa análise credível da posição competitiva do novo estaleiro. A análise de mercado não demonstra que a previsão de produção do novo estaleiro seja absorvida pela procura do mercado. O plano não demonstrou estar assente em pressupostos realistas do segmento de estruturas de aço.

(316) Relativamente à reestruturação da contratação, o plano aborda duas das causas externas mais relevantes para as dificuldades que o estaleiro enfrenta actualmente (o crescente aumento dos preços dos materiais e a valorização do zloti) através da série de medidas descritas anteriormente. O plano baseia-se essencialmente no pressuposto de que será possível incluir cláusulas de indexação nos novos contratos de construção naval, de modo a transferir, pelo menos parcialmente, os riscos inerentes às flutuações cambiais e aos custos dos materiais para os armadores. O plano não revela, no entanto, se tais cláusulas de indexação foram ou seriam aceites pelos armadores. O plano de Setembro ofereceu informação adicional sobre esta questão, designadamente excertos de contratos em vigor dos dois estaleiros que incluem cláusulas de indexação deste tipo.

(317) A Comissão examinou estas provas e observa que os contratos apresentados no plano incluíam inicialmente cláusulas de indexação segundo as quais qualquer aumento dos preços do aço seria suportado pelo comprador, mas que estas cláusulas foram anuladas por uma adenda posterior e substituídas por um acordo segundo o qual o estaleiro e o comprador adquiriam juntamente os materiais e, ao concluírem a compra, acordariam um ajuste ao preço. As disposições relativamente ao ajuste destes preços serão fixadas posteriormente numa adenda aos contratos. No entanto, esta adenda não foi apresentada à Comissão.

(318) A Comissão observa ainda que estes contratos foram celebrados e renegociados num período em que a procura tinha atingido valores máximos (2005 e seguintes), em que a flexibilidade da parte dos armadores era uma resposta às limitações da parte da oferta. Embora a Comissão esteja ciente de que a indexação do preço do aço seja uma prática recente no sector da construção naval, convém aqui sublinhar que não era prática corrente aceitar cláusulas como estas, especialmente nos períodos mais difíceis.

(319) De acordo com a informação disponível, a Comissão não considera que o plano revele que o estaleiro terá capacidade para celebrar contratos com cláusulas de indexação. A experiência do estaleiro Gdynia a este nível, tal como o plano descreve, não é conclusiva na opinião da Comissão.

(320) O plano de Setembro, comparado com a versão preliminar de Junho, inclui informação mais detalhada sobre a estratégia de cobertura de risco cambial prevista para mitigar os riscos associados a flutuações da moeda. No entanto, o plano não revela que qualquer dos estaleiros se tenha servido destes instrumentos (incluindo a cobertura de risco cambial natural, sem custos), pelo menos nos últimos anos ([67]). Embora o plano de Setembro quantifique os custos e efeitos da política de cobertura de risco proposta, não demonstra que o novo estaleiro conseguiria obter semelhante cobertura no mercado. Por outro lado, é evidente que os bancos necessitam de investidores para elaborarem uma verdadeira estratégia de cobertura do risco antes de decidirem se oferecerem a cobertura.

(321) Considerando a importância deste factor para as actividades do estaleiro, o plano não aborda este assunto de forma convincente. Na realidade, a análise de sensibilidade sugere que, apesar da introdução destas medidas de mitigação do risco, alegadamente equacionadas nas projecções financeiras, estas não deixam de ser sensíveis a pequenas alterações na taxa de câmbio, como a seguir se descreve. Deste modo, a Comissão não está convencida que a política de cobertura do risco cambial pretendida seja suficientemente completa para garantir a viabilidade a longo prazo do estaleiro.

(322) Relativamente à reestruturação da mão-de-obra, o plano não inclui qualquer análise da necessidade de racionalizar, mas apenas afirma que haverá uma redução do número de efectivos. O plano refere, mas sem mais justificações, que esta redução implicará custos na ordem de 69 milhões de PLN. O plano de Setembro quantifica os custos e efeitos desta reestruturação, mas não esclarece nem justifica a forma como tais custos e efeitos foram calculados. Assim sendo, a Comissão não pode concluir que o plano identifica de forma pormenorizada os motivos e efeitos dos despedimentos e que o cálculo de custos e efeitos se baseia em pressupostos fidedignos.

(323) Relativamente às projecções financeiras, a Comissão destaca em particular os seguintes pontos fracos do cenário em que se baseia o modelo financeiro preparado pela ISD Polska, ao mesmo tempo que questiona a credibilidade destas projecções.

([67]) O plano indica que foram incluídas cláusulas cambiais em dois contratos, mas estes não foram apresentados para apreciação.

(324) Primeiro, o plano de Setembro, comparado com o plano preliminar de Junho, prevê preços de venda significativamente mais elevados dos navios porta-automóveis, um dos dois maiores produtos do novo estaleiro. O plano baseia as projecções dos primeiros anos em contratos existentes celebrados pelo estaleiro Gdynia. No entanto, não justifica as previsões para os anos seguintes e não fornece projecções externas a este nível ([68]).

(325) Segundo, o pressuposto de que os salários irão registar um crescimento anual de cerca de 4-6 % durante o período de reestruturação parece ser um cálculo abaixo da realidade, considerando a grave falta de trabalhadores qualificados, a rotatividade e absentismo e a competição salarial que os dois estaleiros têm sofrido de estaleiros de outros países e da própria Polónia. O plano de Setembro prevê níveis salariais ainda mais baixos do que o plano de Junho. A Comissão observa que, entre Janeiro de 2007 e Janeiro de 2008, o salário médio ilíquido na Polónia aumentou 11,5 % ([69]), sendo de esperar ainda mais aumentos. Várias fontes, incluindo as referidas no plano de reestruturação de Setembro (como o Banco Nacional da Polónia, a OCDE, as Previsões Económicas da CE da Primavera de 2008, a Goldman Sachs), prevêem um crescimento salarial significativo na Polónia a médio prazo e uma crescente falta de mão-de-obra. Este factor devia ter sido ponderado na análise de sensibilidade.

(326) Terceiro, o cenário de base considera custos de garantias de capital de exploração de 1,5 %. Esta estimativa baseia-se no pressuposto de que a agência seguradora de crédito à exportação irá conceder garantias pela totalidade dos adiantamentos e que as condições de tais garantias serão mais favoráveis do que as oferecidas pela agência seguradora de crédito à exportação a outras empresas (saudáveis). Se os estaleiros objecto de fusão obtivessem garantias semelhantes no mercado, como alegou a Polónia nos esclarecimentos que prestou em 7 de Julho de 2008, o custo do capital seria significativamente superior ao previsto no cenário de base ([70]), com consequências negativas directas para as projecções financeiras.

(327) Partindo destes pressupostos, o plano oferece poucas certezas de que o cenário de base das projecções financeiras é realista e exequível.

([68]) O plano refere vários relatórios externos que diz apresentarem projecções de preços para este tipo de navios. A Comissão observa que os relatórios entregues não incluem tais previsões.

([69]) Números publicados pelo Instituto de Estatística da Polónia em 15 de Fevereiro de 2008.

([70]) A agência seguradora de crédito à exportação cobra 4,2 % do montante garantido a empresas com um risco mais elevado de incumprimento pelo tipo de garantias que oferece ao estaleiro objecto da fusão com um prémio entre 1 e 2 %. O plano não prova que o estaleiro conseguiria obter no mercado garantias de dimensão semelhante em condições idênticas.

(328) Por outro lado, a análise de sensibilidade não revela que o plano é suficientemente sólido para resistir a alguns dos principais riscos inerentes ao funcionamento do estaleiro. A revisão de Setembro do plano não revela uma melhoria convincente.

(329) A análise de sensibilidade revela que uma desvalorização de 5 % do dólar americano em relação ao zloti provocaria uma redução de 35 % do lucro líquido acumulado ao longo de 10 anos, mesmo que o cenário de base equacionasse medidas de reestruturação tomadas para mitigar o risco cambial.

(330) Uma análise separada anexa ao plano de Setembro indica que uma desvalorização de 5 % do euro em relação ao dólar americano entre 2013 e 2017 (ou seja, depois da data prevista para a adopção do euro pela Polónia) resultaria numa redução de 44 % do lucro líquido acumulado ao longo de 10 anos, quando comparada com o cenário de base.

(331) A Comissão observa que, ainda comparando com o cenário de base, no caso destas duas moedas valorizarem em 5 % em relação ao dólar americano (uma valorização extraordinária do zloti em 2009 e uma valorização extraordinária do euro em 2013), o lucro acumulado ao longo de 10 anos cairia em 80 %.

(332) A Comissão conclui que a análise de sensibilidade revela que as previsões financeiras são sensíveis a pequenas alterações nos pressupostos subjacentes, em especial a taxa de câmbio que, de acordo com o próprio plano, constitui um dos principais factores que induziram às actuais dificuldades financeiras do estaleiro. A Comissão não pode concluir nessa base que o plano conjunto de reestruturação seja suficientemente sólido para garantir a recuperação a longo prazo da viabilidade dos estaleiros fundidos.

Plano de reestruturação da PSC

(333) Em muitos aspectos o plano possui deficiências graves, o que leva a Comissão a concluir que o plano não prova que a viabilidade será restaurada num período razoável. As graves incoerências no plano de reestruturação levantam sérias dúvidas relativamente à sua viabilidade e solidez. São apresentados pressupostos contraditórios relativamente à estratégia de mercado e à produção e capacidade futuras do estaleiro. E nem sequer é incluída uma análise de mercado para justificar a estratégia escolhida e mostrar que a carteira hipotética permitiria produzir lucros.

(334) Em relação à reestruturação financeira, os pressupostos relativos ao custo do capital, os acordos para o financiamento da produção e a taxa de câmbio revelam as seguintes fraquezas graves. O plano parte do princípio que as taxas de juro permanecerão estáveis durante o período de reestruturação a um nível mais optimista do que o verificado actualmente (PLN 3,46/EUR e PLN 2,23/USD, contra as taxas actuais de PLN 3,32/EUR e PLN 2,12/USD). O pressuposto de que o estaleiro seria capaz de aumentar as receitas em 30 % graças à renegociação de contratos existentes, alcançando assim 100 milhões de dólares adicionais, deve também ser interpretado à luz do facto de que o estaleiro já fez esforços significativos para renegociar os contratos existentes e que, como resultado, muitos destes contratos foram cancelados. O plano não fundamenta a premissa de que seria possível continuar a renegociar, pelo que a Comissão a considera irrealista.

(335) Em relação à reestruturação da mão-de-obra, o próprio facto do investidor propor duas alternativas (quer manter o emprego ao nível actual ou reduzi-lo em 650 trabalhadores) poderá sugerir que não possui uma estratégia clara para a restauração da viabilidade do estaleiro. Estes pressupostos alternativos também colocam em questão as projecções financeiras, porque não esclarecem qual o nível de emprego que serviu de base para as previsões.

(336) O plano não explica em pormenor como é que várias medidas de reestruturação, incluindo investimentos e várias medidas de redução de custos, influenciam as projecções financeiras. Por outras palavras, não é claro qual a ligação entre as medidas de reestruturação previstas e as projecções financeiras, especialmente em relação à produção e custos gerais. Por exemplo, o plano não especifica como é que seria possível alcançar a redução prevista de 25 % dos custos de produção de navios durante um período de cinco anos. A fiabilidade da projecção também é afectada pelas contradições relativas ao nível proposto de investimentos. Por conseguinte, a Comissão não está convencida de que o cenário de base em que se apoiaram as projecções financeiras seja credível e se baseie em pressupostos realistas.

(337) Não existe qualquer análise que averigúe a sensibilidade destas projecções a factores de risco como tendências de mercado e alterações dos preços, custos dos materiais, taxas de câmbio, salários, etc. Na ausência de uma descrição detalhada e uma justificação dos pressupostos inerentes às projecções financeiras, do modelo financeiro utilizado para estas projecções e de uma análise de sensibilidade, a Comissão considera que a credibilidade destas projecções e a solidez do plano não ficam comprovadas.

(338) Por fim, a Comissão observa que o investidor faz depender a execução bem sucedida do plano de reestruturação da concessão de mais auxílio estatal.

(339) À luz do anteriormente referido, a Comissão é da opinião que não fica demonstrada a capacidade do plano de reestruturação de Junho de 2008 desenvolvido pela PSC de restaurar a viabilidade do estaleiro.

Conclusão

(340) Na ausência de um plano realista e de grande envergadura, a Comissão conclui que o auxílio descrito nos considerandos 209-232 concedido ao estaleiro Gdynia não passa de um auxílio ao funcionamento, incompatível com o mercado comum enquanto auxílio à reestruturação.

c) ***Auxílio limitado ao estritamente necessário***

(341) De acordo com o ponto 43 das Orientações, o auxílio deve ser limitado ao mínimo estritamente necessário, ou seja os custos necessários para permitir a reestruturação. Prevê-se que o beneficiário dê uma contribuição significativa para o financiamento da reestruturação através de fundos próprios ou financiamento externo obtido em condições de mercado. Tal contribuição constitui um sinal de que os mercados acreditam na exequibilidade do retorno a uma situação de viabilidade da empresa e garante que o auxílio estatal está limitado ao mínimo necessário. Nas grandes empresas, como é o caso do estaleiro Gdynia, esta contribuição deve ascender a 50 %, no mínimo, dos custos de reestruturação. A contribuição própria deve ser real, o que exclui todos os potenciais benefícios e fluxos de tesouraria (ponto 43 das Orientações).

(342) A Comissão avaliou se o plano de reestruturação de 2006 preenchia este critério e concluiu que não era o caso por dois motivos. Primeiro, o plano baseava-se em financiamento estatal contínuo sob a forma de garantias, injecções de capital e derrogações das dívidas e não provava que este nível de auxílio estatal fosse necessário para permitir ao estaleiro o retorno a uma situação de viabilidade (nomeadamente que não podiam ser visadas estratégias alternativas de reestruturação, exigindo uma intervenção estatal menor). Segundo, a contribuição própria era muito pouca e a entrada de um investidor com financiamento externo obtido às taxas do mercado era apenas uma expectativa para o futuro. A

contribuição própria poderia ter incluído medidas como a participação da administração num aumento do capital social, a conversão de dívidas em activos pelos credores privados e a venda de activos. Estas medidas em conjunto contribuíram com 127 milhões de PLN para a reestruturação da empresa. Todavia, considerando a participação significativa do Estado, ainda que estas medidas pudessem ser consideradas contribuição própria nos termos das Orientações, tal contribuição seria significativa.

(343) A Comissão também analisou a situação do estaleiro nos últimos anos separadamente do plano de reestruturação de 2006 que, no fim de contas, não foi executado.

(344) Primeiro, a descrição anterior sobre a situação do estaleiro Gdynia revela que este não tem conseguido atrair quase nenhum financiamento para a sua reestruturação. Os sinais de participação externa em condições de mercado nas actividades do estaleiro são escassos.

(345) O estaleiro tem conseguido negociar alguma reestruturação das suas dívidas comerciais, especialmente através do contrato de reestruturação que celebrou em Julho de 2003 ([71]), que englobada um passivo de 424 milhões de PLN e a conversão de dívidas em capital por credores comerciais no valor de 70 milhões de PLN. Simultaneamente, o estaleiro Gdynia está envolvido em várias execuções judiciais e litígios. A Comissão observa ainda que o montante do passivo de direito público acumulado em 30 de Setembro de 2007 ascendia a 423 milhões de PLN. A Comissão é da opinião de que o contrato de reestruturação de 2003 só pode ser considerado contribuição própria se os credores implicados aceitassem um prazo de amortização mais prolongado do que o normal. Se fosse esse o caso, a empresa teria à sua disposição recursos adicionais para a reestruturação e o alargamento do prazo de pagamento da dívida constituiria um sinal de que o mercado acreditava na exequibilidade do retorno do estaleiro a uma situação de viabilidade. O mesmo se aplica à conversão de dívida em activos. No entanto, ainda que o contrato de reestruturação fosse considerado como contribuição própria, a Comissão observa que tal contribuição não seria claramente suficiente nos termos das Orientações. O nível de dívidas comerciais reestruturadas é equivalente ao passivo de direito público não executado. Claramente, o estaleiro teria de suportar outros custos de reestruturação para além dos custos de reestruturação da dívida.

([71]) Cerca de 470 credores comerciais, incluindo provavelmente empresas públicas de serviços de utilidade pública, acederam a desistir de juros e outros custos e proceder à reprogramação dos seus créditos durante um período entre 2 e 4 anos. O contrato visava um passivo de 424 milhões de PLN.

(346) Depois do início da investigação formal, a Polónia e o beneficiário argumentaram que os adiantamentos dos armadores deviam ser considerados contribuição própria. A Comissão não pode concordar com esta afirmação. As Orientações afirmam que a contribuição própria não pode conter qualquer auxílio, o que não é o caso, por exemplo, quando um empréstimo está associado a garantias públicas que contenham elementos de auxílio (nota 1 do ponto 44 das Orientações). Os adiantamentos eram totalmente garantidos pela agência seguradora de crédito à exportação que, tal como acima esclarecido, a Comissão considera auxílio estatal. Os adiantamentos dos armadores não podem, deste modo, ser considerados financiamentos externos obtidos às taxas de mercado. Por conseguinte, não é aceitável a alegação inicial da Polónia de que a intensidade do auxílio era de 31 % com base no pressuposto de que os adiantamentos da agência seguradora de crédito à exportação constituíam contribuição própria.

(347) A Comissão observa ainda que a Ray Car Carriers se tornou accionista do estaleiro Gdynia após uma conversão de dívidas em acções, não contribuindo assim para os custos de reestruturação.

Plano conjunto de reestruturação elaborado pela ISD

(348) Considerando os custos de reestruturação estimados em 3 mil milhões de PLN e comparando-os com os recursos de financiamento previsíveis, a Comissão assinala um buraco financeiro no plano, como se pode verificar pelo Quadro 5 infra. Naturalmente, os empréstimos para capital de exploração de 280 milhões de PLN (rubrica 14 do Quadro 1b) e 45 milhões de PLN (rubrica 16 do Quadro 1b), assim como os empréstimos do Estado a título de capital de exploração no valor de 250--350 milhões de PLN não foram aqui incluídos, porque foram afectados para financiar capital de exploração, que não foi incluído nos custos de reestruturação. O mesmo se aplica à injecção de capital da Agência de Desenvolvimento Industrial (200 milhões de PLN). O pagamento pendente das acções que a Agência de Desenvolvimento Industrial adquiriu no estaleiro Gdańsk (rubrica 17 do Quadro 1b) não pode ser considerado uma fonte de financiamento da reestruturação do estaleiro novo porque se trata de um pagamento a esta Agência e não ao Estaleiro.

Quadro 5

Recursos financeiros previstos para custos de reestruturação antecipados (em milhões de PLN)

(PLN million)

Injecção de capital pela ISD Polska	405
Empréstimo ao investimento	185
Venda de activos	240
Injecção de capital pelo Estado	515
Injecção de capital pelo Estado	385
Injecção de capital pelo Estado	250
Remissão do passivo fiscal	308
Total	2 288
Custos totais de reestruturação previstos	3 000
Défice de financiamento	712

(349) À luz deste défice de financiamento, a Comissão conclui que o plano conjunto de reestruturação não cobre o financiamento da reestruturação. Por outras palavras, o plano não esclarece como é que a reestruturação planeada poderá ser efectivamente executada, ainda que o estaleiro recebesse significativamente mais auxílio estatal.

(350) O plano conjunto de reestruturação de Setembro identifica algumas rubricas de receitas do passado como contribuição própria dos estaleiros Gdynia e Gdańsk para a sua reestruturação (Quadro1b «Alegada contribuição própria realizada no passado»). Embora algumas destas receitas (por exemplo, algumas das vendas de activos) pudessem ser classificadas de contribuição própria nos termos das Orientações (real, efectiva e isenta de auxílios estatais), a Comissão considera, à vista da situação financeira precária dos dois estaleiros, que estas receitas adicionais foram utilizadas para reduzir perdas e não podiam ser canalizadas para a reestruturação propriamente dita. Mesmo que o estaleiro conseguisse aplicar algumas medidas de reestruturação (como é o caso de investimentos menores) graças, por exemplo, à alienação de activos, a Comissão considera que este tipo de receitas não poderia ser considerado isento de auxílio estatal, porque a reestruturação e funcionamento dos estaleiros só foram possíveis através da acumulação contínua de dívida pública, da possibilidade de continuar a exercer actividades económicas deficitárias e do contínuo apoio estatal.

(351) De qualquer forma, considerando a situação financeira do estaleiro, é evidente que todas as receitas passadas dos recursos próprios do estaleiro ou recursos externos serviram para financiar as operações do estaleiro no passado.

(352) Por outro lado, a Comissão não pode aceitar a seguintes rubricas da alegada contribuição própria prevista.

(353) Primeiro, como acima referido, os empréstimos de capital de exploração de 280 milhões de PLN (rubrica 14 do Quadro 1b) não foram afectados para cobrir quaisquer dos custos de reestruturação previstos acima descritos, visando especificamente o financiamento de capital de exploração para a continuação da produção. Estes empréstimos também não podem ser considerados reais e efectivos, mas antes eventuais e distantes no tempo. O mesmo se aplica ao empréstimo de capital de exploração de 45 milhões de PLN para produção fora da construção naval (rubrica 16 do Quadro 1b).

(354) Segundo, o empréstimo de investimento de 185 milhões de PLN para produção fora da construção naval (rubrica 15 do Quadro 1b) não pode ser considerado, nesta fase, real e acessível. A Polónia esclareceu em 7 de Julho de 2008 que a ISD Polska estava a negociar este empréstimo com vários bancos. A Comissão analisou duas manifestações de interesse incluídas no plano de reestruturação de Setembro.

(355) Deste modo, a Comissão não pode concluir que o plano tenha provado que o empréstimo para investimento é real e efectivo. O plano apenas revelou que a ISD Polska estava em negociações com dois bancos, um dos quais parecia estar interessado em analisar o projecto. O facto da ISD Polska ter começado a trabalhar neste projecto no princípio de 2007, quando adquiriu uma posição no estaleiro Gdańsk, e desde então não ter conseguido garantir financiamento para este fim é significativo.

(356) Terceiro, a Comissão observa que o plano de Setembro indica os elementos individuais da venda de activos com vista à angariação de uma contribuição própria de 240 milhões de PLN (rubrica 13 do Quadro 1b).

(357) De resto, nem a ISD Polska nem o estaleiro Gdynia tem actualmente o direito de alienar o principal componente destes activos (o terreno em que estão situadas as carreiras do estaleiro Gdańsk). Actualmente, vários obstáculos impedem o estaleiro Gdynia e a ISD Polska de vender estes activos. Esses obstáculos são de natureza jurídica (o estaleiro Gdynia tem de obter o direito de propriedade deste terreno, o que está essencialmente associado à dissolução da Synergia 99, da qual o estaleiro Gdynia é apenas um dos accionistas; procedimentos administrativos relativos aos limites do porto de Gdańsk) e de natureza prática (o terreno só poderia ser vendido depois das três carreiras terem sido desmanteladas e provavelmente só depois do local estar limpo). Adicionalmente, como esclarece o investidor, as receitas elevadas previstas com a venda do terreno só podem ser obtidas uma vez garantida uma alteração das condições da licença de planeamento ([72]). O plano de Setembro revela que a Synergia 99, enquanto actual proprietária do terreno, ainda não tomou quaisquer medidas administrativas para retirar este terreno da área do porto. Embora o plano de Setembro descreva detalhadamente os elementos do projecto Synergia 99, a sua execução real continua a depender de várias circunstâncias que escapam ao controlo do estaleiro Gdynia ou à ISD Polska, especialmente em relação a alterações aos limites da área portuária. Por conseguinte, a Comissão não pode considerar como real e efectiva a alegada contribuição própria.

(358) A ISD apresentou uma avaliação independente do terreno em que estão situadas as três carreiras ([…] milhões de PLN).

(359) A Comissão observa que os activos da Synergia 99 foram avaliados em […] milhões de PLN pela Administração desta empresa. Como a Administração publicou uma declaração para este efeito com vista a celebrar um acordo de accionistas para a divisão dos activos caso a Synergia 99 fosse dissolvida, parte-se do princípio que a Administração não subvalorizou os activos. Na altura, um estudo realizado por um perito independente, encomendado pela Administração, estimou o valor de mercado do terreno em causa em […] milhões de PLN.

(360) Considerando as grandes diferenças entre as duas avaliações, que reflectem pressupostos antagónicos relativamente ao uso futuro a dar ao terreno, a Comissão considera optimista o pressuposto de que o terreno será utilizado para o segmento alto do mercado da construção e, na ausência de ofertas específicas de compra deste ou uma indicação mais tangível de planos de regeneração da área, bastante irrealista. A Comissão é da opinião de que as possíveis receitas provenientes da venda do terreno para uso industrial ou para a construção também devem ser calculadas, na medida em que ambos os cenários são realistas.

(361) A Comissão observa ainda que o valor calculado de investimento do terreno em que estão situadas as carreiras ([…] milhões de PLN) não estava reflectido no preço pago pela ISD pela compra das acções do estaleiro Gdynia. De acordo com o plano de reestruturação de Setembro, em finais de 2007 o activo líquido do estaleiro Gdynia ascendia a ([…] valor negativo significativo) milhões de PLN. Desde essa altura, o Tesouro efectuou injecções de capital de 515 milhões de PLN e 385 milhões de PLN. Está programada uma outra capitalização de 200 milhões de PLN. Se as restantes rubricas do balanço permanecerem inalteradas ([73]), o activo líquido do estaleiro após estas injecções de capital ascenderá a ([...] valor positivo) milhões de PLN, enquanto a ISD Polska pagará um valor simbólico pela sua participação no estaleiro Gdynia. Se o valor de mercado do terreno em que se situam as carreiras estivesse correctamente reflectido no balanço, o activo líquido seria ainda mais elevado. Por outras palavras, a ISD Polska adquiriria acções do estaleiro Gdynia por um preço inferior ao seu valor de mercado, recebendo assim auxílio estatal. Por conseguinte, a Comissão considera que estes activos estão «contaminados» pelo auxílio estatal concedido durante o processo de privatização e a sua venda não pode ser considerada uma contribuição própria isenta de auxílio estatal.

(362) Em relação a outros activos afectados actualmente para venda no balanço do estaleiro Gdynia ou Gdańsk, a Comissão aceita, com base na informação disponível, a venda ou aluguer de alguns activos como contribuição própria real e efectiva, desde que tenha sido apresentada e sustentada uma avaliação e a venda ou

([72]) Reunião com a ISD Polska em 8 de Julho de 2008.

([73]) Na eventualidade de ocorrer outra redução do activo líquido em 2008 como resultado das perdas (em relação aos 927 milhões de PLN em finais de 2007), o plano prevê que isto seja coberto pelo Tesouro (injecção de capital até 250 milhões de PLN).

aluguer se baseie em contratos existentes (venda de acções da Euromedicus, venda de acções da Polskie Linie Lotnicze, contratos de aluguer com a Eurocynk e a CRIST). O valor destes contratos ascende a cerca de […] milhões de PLN.

(363) Por fim, em linha com a prática estabelecida ([74]), a Comissão é da opinião que os fluxos de caixa futuros não podem ser considerados uma contribuição própria nos termos das Orientações, porque não constituem uma contribuição real e efectiva pela empresa ou seus accionistas para cobrir os custos de reestruturação.

(364) Daqui resulta que os únicos elementos que podem ser considerados contribuição própria são as injecções de capital a realizar pela ISD Polska no valor total de 405 milhões de PLN e o lucro da venda e aluguer de alguns activos (14 milhões de PLN). Esta contribuição própria corresponde a 14 % ([75]) dos custos de reestruturação previstos de 3 mil milhões de PLN. Se a Comissão aceitasse a proposta das autoridades polacas apresentada na reunião de 30 de Setembro de 2008 para avaliar o nível de contribuição própria a título de comparação com os custos de reestruturação contraídos a partir da data em que os investidores assumiram o controlo dos estaleiros, o resultado seria o mesmo (custos de reestruturação de 3,065 mil milhões de PLN com contribuição própria real e efectiva de 419 milhões de PLN, ou seja 14 %).

(365) Isto deve ser considerado à luz da concessão esperada de auxílios estatais adicionais, que é o pressuposto essencial do plano: outra injecção de capital pelo Estado de 1,6 mil milhões de PLN (1,14 mil milhões de PLN efectuada em Junho de 2008 e restantes 418 milhões de PLN pendentes) e ainda a reprogramação de passivos de direito público acumulados com valor nominal de 496,6 milhões de PLN entre 2009-2017. Convém referir que o plano parte do princípio que a actividade de construção naval continuará a depender de financiamento através de garantias de adiantamentos oferecidas pela agência seguradora de crédito à exportação em condições favoráveis, facto que foi incluído no modelo financeiro dos estaleiros objecto da fusão. Os dois estaleiros da fusão contam receber novas garantias até finais de 2008. Também nos anos seguintes, pelo menos até ao final do período de reestruturação em 2012, pensa-se que as garantias da agência seguradora de crédito à exportação cubram o processo de construção naval praticamente na totalidade.

(366) A Comissão deve, ainda, considerar o período da reestruturação na sua totalidade, a começar logo em 2002. Tendo em conta o auxílio estatal significativo de que o estaleiro tem beneficiado desde esse período, a contribuição própria enquanto percentagem dos custos de reestruturação é ainda mais baixa. É portanto óbvio que a contribuição própria não chega nem perto do limiar de 50 % dos custos de reestruturação exigidos pelas Orientações.

Plano de reestruturação da PSC

(367) Embora o investidor preveja proceder a uma injecção de capital de 500 milhões de PLN para o financiamento parcial do programa de investimento, também solicitou ao Estado uma outra injecção de capital de 515 milhões de PLN no total, a reprogramação da dívida de direito público para o montante de 560 milhões de PLN e a cobertura de potenciais futuros passivos do estaleiro, calculados em 555 milhões de PLN (perdas futuras, multas pela rescisão de contratos, litígios). O plano refere ainda os restantes passivos do estaleiro que ascendem a 948 milhões de PLN (passivos comerciais em relação a fornecedores, armadores, etc.) e parte do pressuposto de que serão cobertos pelo Estado. Por fim, o investidor pede outras garantias da agência seguradora de crédito à exportação com um prémio favorável, comparado com as condições normais que costuma aplicar a empresas saudáveis pelo financiamento de capital de exploração, e garantias do Tesouro para financiamentos intercalares no valor de 397 milhões de PLN.

(368) Os custos de reestruturação que podem ser identificados com base na pouca informação do plano cobrem, pelo menos, passivos acumulados (passivos acumulados e empréstimos num total de 1 508 milhões de PLN), perdas previstas resultantes de contratos de construção de navios existentes e litígios (555 milhões de PLN) e necessidades de investimento previstas para o período 2008-2018 (443 milhões de PLN).

(369) Estes custos estarão cobertos, na sua quase totalidade, por auxílios estatais. A contribuição própria proposta é uma injecção de capital realizada pelo investidor de 500 milhões de PLN. A Comissão relembra que não foi apresentada qualquer informação sobre a capacidade do investidor efectuar essa injecção de capital. De acordo

([74]) Ver o ponto 43 das Orientações.

([75]) A Comissão sublinha que ainda que considerasse a contribuição própria do passado (que poderia ser considerada contribuição própria nos termos das Orientações) e os custos de reestruturação do passado, o nível de contribuição própria seria equivalente a apenas 16,5 %.

com a oferta inicial da PSC, previa-se que os fundos para financiar a injecção seriam adquiridos por um terceiro, um investidor financeiro. Na ausência de provas de que o investidor tem capacidade para avançar com 500 milhões de PLN, a Comissão considera que esta medida não pode ser considerada real nem efectiva. Por outro lado, o plano parte do pressuposto de que as receitas da venda de activos geradas no período pós-adesão e as resultantes da venda planeada de activos, no total de 174,5 milhões de PLN, devem ser consideradas contribuição própria na acepção das Orientações. De resto, não ficou provado que as transacções passadas estavam isentas de auxílios estatais e que os pressupostos das receitas previstas são realistas. Esta contradição em relação à contribuição própria declarada pelo investidor levanta mais algumas dúvidas em relação à credibilidade dos pressupostos sobre este assunto. Assim sendo, a Comissão conclui que o plano não revela que a contribuição proposta é significativa, efectiva, real e isenta de auxílios estatais.

(370) A Comissão observa que, ainda que as medidas propostas (injecção de capital de 500 milhões de PLN e vendas passadas e futuras de activos) fossem consideradas como contribuição própria, corresponderiam a 27 % dos custos de reestruturação, como se viu anteriormente. A Comissão deve, ainda, considerar o período da reestruturação na sua totalidade, a começar logo em 2002. Tendo em conta o auxílio estatal significativo de que o estaleiro tem beneficiado desde esse período, a contribuição própria enquanto percentagem dos custos totais de reestruturação é ainda mais baixa. É portanto óbvio que a contribuição própria não chega nem perto do limiar de 50 % dos custos de reestruturação exigidos pelas Orientações.

(371) Deste modo, a Comissão é da opinião de que o estaleiro praticamente não conseguiu no passado qualquer contribuição própria nos termos das Orientações ou, se a conseguiu, essa contribuição não foi significativa. O plano de reestruturação apresentado pela empresa polaca de construção naval também não garante um nível de contribuição própria suficiente. Como a finalidade da contribuição própria é reduzir ao mínimo os auxílios estatais, na ausência de uma contribuição própria, a Comissão é obrigada a concluir que o requisito de reduzir este auxílio ao mínimo necessário não foi cumprido. Pelo contrário, o plano de reestruturação da PSC baseia-se na premissa de que será concedido outro auxílio estatal e conclui que a sua execução depende deste auxílio estatal adicional.

Conclusão

(372) Com base no que antecede, a Comissão conclui que no passado o estaleiro não obteve praticamente nenhuma contribuição própria nos termos das Orientações, ou seja uma contribuição real, efectiva e isenta de auxílios estatais. O plano conjunto de reestruturação e o plano apresentado pela PSC também não garantem um nível suficiente de contribuição própria. Como a finalidade da contribuição própria é reduzir ao mínimo os auxílios estatais, na ausência de uma contribuição própria, a Comissão é obrigada a concluir que o requisito de reduzir este auxílio ao mínimo necessário não foi cumprido. No entanto, ambos os planos de reestruturação se baseiam no pressuposto de que será concedido outro auxílio estatal. Em termos gerais, existe um financiamento desproporcional da reestruturação com auxílios estatais, resultando em distorções da concorrência indevidas.

(373) De acordo com o disposto nas Orientações, o auxílio não deve fornecer à empresa capital em excesso, que pode ser utilizado em actividades agressivas e de distorção do mercado que não estão relacionadas com o processo de reestruturação. Embora o estaleiro não tenha recebido capital em excesso, graças a garantias do Estado tem beneficiado do acesso a capital de exploração que não conseguiria no mercado. Como resultado, o estaleiro não só pôde continuar a funcionar e receber encomendas, como também celebrou contratos sem ter de suportar os custos de reduzir os riscos associados a alterações dos preços de materiais e oscilações das taxas de câmbio. Por outras palavras, ao aceitar encomendas a preços que não cobriam os custos inerentes, o estaleiro pôde utilizar o auxílio estatal para actividades que falseiam o mercado e não estão relacionadas com o processo de reestruturação. Assim fica reforçada a opinião da Comissão de que o auxílio estatal não foi reduzido ao mínimo necessário para garantir a sobrevivência do estaleiro.

(374) Por fim, a Comissão relembra que o auxílio estatal a empresas em dificuldade deve ser utilizado para financiar a reestruturação. O apoio ao funcionamento só é permitido na medida do necessário para garantir a sobrevivência da empresa enquanto aguarda a execução de uma reestruturação profunda. No entanto, no caso em apreço, foram poucos os esforços de verdadeira reestruturação e que produzem efeitos duradoiros. O auxílio estatal apenas garantia a sobrevivência do estaleiro, pelo que constituía unicamente um auxílio ao funcionamento. Por conseguinte, não se pode considerar que este auxílio foi o mínimo estritamente necessário para que a reestruturação pudesse ser executada.

(375) À luz do acima referido, a Comissão conclui que o requisito de limitar o auxílio ao mínimo necessário, acompanhado de uma contribuição real e significativa isenta de auxílio estatal, não foi cumprido.

d) ***Prevenção de distorções indevidas da concorrência***

(376) A Comissão relembra o acordo preliminar com a Polónia sobre o encerramento do cais SD I. No entanto, à luz de novos progressos no seguimento desse acordo e das conclusões acima referidas relativamente às primeiras duas condições das Orientações, não se afigura necessário avaliar se as medidas compensatórias propostas pela Polónia foram suficientes.

e) ***Conclusão***

(377) Como não foram cumpridos os critérios fixados nas Orientações para determinar se um auxílio é compatível com o mercado comum, a Comissão conclui que as medidas referidas nos considerandos 209-232 não são compatíveis com o mercado comum enquanto auxílio à reestruturação.

C. OUTRO AUXÍLIO

(378) Nos seus argumentos apresentados em 11 de Julho de 2007, a Polónia afirmou que o estaleiro Gdynia tinha recebido outro auxílio «para além de auxílio à reestruturação». Esse auxílio é enumerado no Quadro 4.

(379) A Comissão relembra que, uma vez que a sua própria existência está em perigo, a empresa em dificuldade não pode ser considerada um instrumento adequado para promover objectivos de outras políticas públicas enquanto a sua viabilidade não estiver assegurada (ponto 20 das Orientações). Qualquer auxílio concedido a uma empresa em dificuldade durante o período de reestruturação, a menos que o auxílio seja abrangido por um regulamento de isenção, deve ser notificado como auxílio à reestruturação (ponto 69 das Orientações).

(380) A Polónia não apresentou provas de que o auxílio descrito no Quadro 4 acima esteja abrangido por um regulamento de isenção.

(381) A Comissão conclui que também estas medidas estão abrangidas pela presente decisão e constituem auxílio à reestruturação ilegal e incompatível.

IV. **CONCLUSÃO**

(382) A Comissão considera que a Polónia concedeu ilegalmente o auxílio estatal descrito nos considerandos 209-232 a favor do estaleiro Gdynia, violando assim o n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE. Este auxílio não é compatível com o mercado comum ao abrigo de nenhuma derrogação consagrada no Tratado CE.

(383) Para se restabelecer a situação *ex ante*, todo o auxílio estatal terá de ser recuperado.

V. **EXECUÇÃO**

(384) A componente de auxílio das medidas concedidas ao estaleiro Gdynia apresentadas nos considerandos 209-158 da decisão deve ser recuperado. Em geral, a componente de auxílio a recuperar, por exemplo a vantagem obtida pelo beneficiário, é igual à diferença entre as condições que os beneficiários teriam obtido no mercado e as condições da medida concedida.

(385) As taxas de referência e de actualização anunciadas pela Comissão são aplicadas como indicação da taxa de mercado para medir a componente de auxílio, especialmente quando o auxílio é pago em diversas fracções, e para calcular a componente de auxílio resultante dos regimes de empréstimos bonificados ([76]). Quanto às empresas em dificuldade, como é o caso do estaleiro Gdynia, a Comissão considera que a taxa de referência deve ser aumentada, no mínimo, em 400 pontos de base de forma a reflectir o elevado risco associado à transacção e, ainda, em 200 pontos de base para reflectir a ausência ou fraca garantia oferecida pelo beneficiário. Como acima se explicou, o valor da garantia apresentada pelo estaleiro é duvidoso à luz da relação passivo/activo da empresa. Quando uma empresa em dificuldade não consegue obter financiamento no mercado, a componente de auxílio pode ser equivalente a 100 % do valor nominal dos fundos recebidos ([77]).

(386) Na opinião da Comissão, no período em que o estaleiro Gdynia recebeu o auxílio referido nos considerandos 209-232, este encontrava-se em sérias dificuldades financeiras (tal como descrito nos considerando 62-66) e não era capaz de obter qualquer financiamento no mercado. O estaleiro apresentava um capital negativo, continuava a registar perdas e não obteve praticamente qualquer financiamento do mercado durante o período em causa. Nestas circunstâncias, um operador numa economia de

([76]) Comunicação da Comissão relativa ao método de fixação das taxas de referência e de actualização (JO C 273 de 9.9.1997, p. 3).

([77]) Ver exemplo da Comunicação da Comissão relativa à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios estatais sob a forma de garantias (2000/C 71/07) (JO C 71 de 11.3.2000, p. 14). No ponto 3.2 a comunicação refere que, sempre que, aquando da concessão do empréstimo existirem fortes probabilidades de incumprimento por parte do mutuário devido, por exemplo, à sua difícil situação financeira, o valor da garantia poderá atingir o montante por ela efectivamente coberto.

mercado não estaria disposto a oferecer ao estaleiro qualquer financiamento em virtude do elevado risco inerente. Consequentemente, a Comissão considera que nenhum banco teria aceite conceder um empréstimo ao estaleiro, ainda que a uma taxa de juro elevada, nem nenhuma garantia, mesmo que a uma comissão elevada.

Cálculo da componente de auxílio para categorias de medidas individuais

Empréstimos

(387) Como o estaleiro Gdynia não poderia ter obtido um empréstimo ou garantia no mercado, qualquer empréstimo ou garantia que lhe tenha sido concedida durante o período em causa constitui automaticamente auxílio. Por conseguinte, qualquer garantia pendente tem de ser imediatamente cessada e todos os empréstimos imediatamente reembolsados.

(388) O reembolso de todos os empréstimos concedidos ao estaleiro não é, todavia, suficiente para restaurar a situação inicial porque, até à data do reembolso, o estaleiro teve acesso a financiamento que normalmente não teria obtido no mercado. Para repor a situação inicial, deverá ainda ser reposto o montante equivalente ao valor deste benefício, que só pode ser calculado de forma aproximada com base na taxa de juro cobrada sobre empréstimos de elevadíssimo risco. Por conseguinte, a Comissão deve exigir a reposição da diferença entre a taxa de juros realmente paga pelo estaleiro Gdynia e uma taxa de juros calculada teoricamente a um empréstimo de elevadíssimo risco desde o momento em que o empréstimo foi concedido ao estaleiro até ao seu reembolso por este. Em relação à necessidade de calcular a taxa de juro para um empréstimo de elevadíssimo risco, a comunicação da Comissão relativa ao método de fixação das taxas de referência e de actualização indica que o prémio de risco poderá ser superior a 400 pontos de base acima da taxa de referência «se nenhum banco privado tivesse aceitado conceder o empréstimo em questão», o que é o caso aqui. Em várias decisões, a Comissão foi da opinião de que um prémio de 600 pontos de base acrescido à taxa de referência constituía um mínimo razoável para reflectir uma situação de elevado risco ([78]). A Comissão considera que é este o mínimo aceitável para os empréstimos em apreço.

Garantias

(389) A Comissão irá adoptar a mesma abordagem em relação às garantias: irá exigir a recuperação do equivalente da subvenção incluído na garantia desde o momento de pagamento do empréstimo garantido até à data da cessação da garantia.

([78]) Considerando 68 da Decisão da Comissão de 16 de Junho de 2004 relativa às medidas executadas pela Espanha a favor da Siderúrgica Añón SA (JO L 311 de 26.11.2005, p. 22); Considerando 42 da Decisão da Comissão de 11 de Dezembro de 2002 relativa ao auxílio estatal concedido pela Espanha à Sniace SA (JO L 108 de 30.4.2003, p. 35).

(390) Como é esclarecido na Comunicação da Comissão relativa à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios estatais sob a forma de garantias ([79]), a Comissão é da opinião de que o equivalente da subvenção é igual quer à subvenção com juros obtida graças à garantia (quando a garantia cobre um empréstimo concedido a uma taxa inferior à praticada no mercado), quer ao montante que resulta do factor risco equacionado na garantia, deduzido o prémio pago pela garantia.

(391) No caso de não ser possível calcular a componente de auxílio utilizando estas regras, a Comissão consideraria apropriado calcular a diferença entre o prémio da garantia que seria cobrado no mercado e o prémio pago pelo beneficiário. A Comissão considera que a diferença calculada desta forma constitui a componente de auxílio da garantia. A Comissão considera que o prémio cobrado pelo regime isento de auxílios estatais com base no qual a agência seguradora de crédito à exportação gere o seu sistema de seguros à exportação garantidos pelo Tesouro, com base na decisão da Comissão de 18 de Julho de 2007, pode servir de prémio de referência para o cálculo acima referido. Mais uma vez, este prémio teria de ser aumentado em pelo menos 400 pontos de base para reflectir o facto de que o estaleiro não é elegível para garantias ao abrigo do regime. Deste modo, as garantias concedidas ao estaleiro envolveram um risco significativamente mais elevado.

(392) Como acima se referiu, como o estaleiro não conseguiria obter uma garantia no mercado devido à precariedade da sua situação financeira, para pôr fim à distorção da concorrência criada pelo auxílio, as garantias pendentes devem cessar de imediato.

Garantias de adiantamentos

(393) No caso das garantias de adiantamentos, a Comissão refere que os adiantamentos garantidos pela agência seguradora de crédito à exportação constituem um tipo de contrato de venda e não um contrato de empréstimo e que aos adiantamentos não são cobrados juros. Portanto, a Comissão considera que, para calcular a

([79]) Ibidem.

componente de auxílio recebido pelo beneficiário, deverá ser estabelecida a comparação entre o prémio pago pelo estaleiro e o prémio que normalmente seria cobrado no mercado. Mais uma vez, o programa isento de auxílios estatais da agência seguradora de crédito à exportação pode servir como referência, reflectindo o preço cobrado no mercado, devendo estas taxas de referência ser aumentadas para reflectir o risco adicional implicado na concessão de auxílio a uma empresa em dificuldades financeiras.

(394) Tal como para as garantias recebidas pelo estaleiro e pelos mesmos motivos, a Comissão refere que quaisquer garantias da agência seguradora de crédito à exportação existente actualmente devem cessar imediatamente.

Não execução de dívidas

(395) A não execução continuada de dívidas pelas autoridades públicas também constitui auxílio estatal e deve ser considerada ([80]). É semelhante a um empréstimo concedido em condições preferenciais, pelo que a componente de auxílio corresponde à diferença entre os juros que seriam cobrados pelo mercado (a uma empresa com uma classificação próxima em situação financeira e económica parecidas e com garantia parecida) e os juros cobrados pela autoridade em questão.

(396) À luz da situação financeira precária contínua do estaleiro, a Comissão é da opinião de que um credor de uma economia de mercado executaria imediatamente os seus créditos assim que vencessem. Por conseguinte, o facto das autoridades polacas não terem tomado imediatamente medidas para a execução da dívida constitui auxílio, sendo a data de vencimento de qualquer passivo não liquidado a data em que o auxílio foi disponibilizado. A componente de auxílio seria igual à diferença entre os juros cobrados no mercado (por uma empresa com uma classificação parecida numa situação financeira e económica próximas e garantias equivalentes) e os juros cobrados pela autoridade em questão.

(397) Como qualquer operador de uma economia de mercado exigiria o pagamento imediato das dívidas pelo estaleiro, deve ser devolvida imediatamente não só a componente de auxílio associada ao juro insuficiente cobrado como também os passivos acumulados.

([80]) Ver exemplo da Decisão da Comissão de 23 de Outubro de 2007 sobre o auxílio estatal C 23/06 que a Polónia aplicou à siderurgia do Grupo Technologie Buczek (ainda não publicada).

Cancelamento da dívida

(398) Qualquer cancelamento da dívida é equivalente a uma subvenção não reembolsável, pelo que a totalidade da dívida que foi cancelada constitui um auxílio.

Dívidas de direito público reestruturadas ao abrigo do Capítulo 5a

(399) De acordo com a Lei de 30 de Outubro de 2002, os passivos de direito público reestruturados ao abrigo do Capítulo 5a são transferidos para o Operador, uma empresa inteiramente detida pela Agência de Desenvolvimento Industrial, juntamente com activos que devem valer no mínimo 25 % dos passivos reestruturados. O Operador deve então vender estes activos e utilizar as receitas obtidas para amortizar o passivo de direito público. Os restantes passivos são então remetidos pelas autoridades competentes. Portanto, a Comissão considera que a componente de auxílio estatal desta transacção é igual ao valor dos passivos de direito público transferido para o Operador, menos o valor real dos activos transferidos. De acordo com a Lei de 30 de Outubro de 2002, isto significa que a componente de auxílio é equivalente, no máximo, a 75 % dos passivos transferidos. No entanto, se o valor dos activos for superior ou inferior aos 25 % exigidos por lei, a componente de auxílio tem de ser calculada em conformidade.

Injecção de capital

(400) A Comissão observa que as injecções de capital efectuadas pelo Estado ou organismos do Estado, como é o caso da Agência de Desenvolvimento Industrial e a KPS, a empresas em dificuldade em que não é de esperar retorno são consideradas subvenções não reembolsáveis ([81]). Para remediar a distorção da concorrência provocada pela injecção de capital, o estaleiro teria de devolver a totalidade do capital injectado.

Disposições de execução

(401) Na sua carta de 3 de Novembro de 2008, a Polónia comprometeu-se a executar esta decisão com a venda de activos a preços de mercado através de concurso aberto, transparente, incondicional e não discriminatório (realizado em conformidade com as condições explicitadas na carta da Comissão de 27 de Outubro de 2008), e a consequente liquidação do estaleiro Gdynia. Todos os direitos de recuperação de créditos resultantes da presente decisão devem ser imediatamente registados pela Polónia no âmbito do quadro de liquidação do estaleiro Gdynia. A Comissão informou a Polónia por carta de 6 de Novembro de 2008 que, desde que estas condições fossem cumpridas, a venda de activos não

([81]) Ver exemplo da decisão da Comissão de 20 de Outubro de 2004 sobre o auxílio estatal C 38/03 concedido pela Espanha (novos auxílios à reestruturação a favor dos estaleiros navais públicos espanhóis) (JO L 240 de 16.9.2005 p. 45).

implicaria novo auxílio para o comprador(es) e os activos podiam ser transferidos para o(s) comprador(es) isentos de responsabilidades associadas à devolução de auxílios estatais ilegais e incompatíveis concedidos aos estaleiros no passado, em conformidade com o requisito de evitar a continuidade económica entre os beneficiários do auxílio e a actividade dos compradores ([82]). A Comissão acompanhará atentamente o cumprimento das condições fixadas na carta de 27 de Outubro de 2008 e aceites pelas autoridades polacas, de forma a determinar se esta decisão foi correctamente executada.

(402) Estas condições, que a Polónia se comprometeu a cumprir, podem ser resumidas da seguinte forma.

(403) Os activos (isentos de encargos) serão privatizados através de concurso aberto, transparente, não discriminatório e incondicional. O estaleiro Gdynia será liquidado, juntamente com quaisquer activos e passivos remanescentes.

(404) Os activos serão obrigatoriamente vendidos a preços de mercado (pela proposta mais elevada). Os activos devem ser postos à venda separadamente ou em grandes números de pequenos conjuntos com vista a maximizar a rentabilidade da venda. Estes conjuntos não podem constituir partes organizadas de uma empresa ou negócio. No entanto, esta definição de conjunto não deve impedir potenciais compradores de apresentarem ofertas combinadas para vários componentes/conjuntos.

(405) O concurso não poderá ser discriminatório, ou seja deverá garantir a abertura a todo o tipo de potenciais compradores, sem discriminação em termos do propósito do investimento destes.

(406) Os concursos não podem estar restringidos a condições, como a garantia da manutenção dos postos de trabalho ou da actividade ou a continuidade dos contratos existentes). (O único critério de selecção da oferta vencedora deve ser a maximização da receita em benefício dos credores do estaleiro).

([82]) Ver Processo C-277/00 *Alemanha* contra *Comissão* [2004], Colect., I-3925 e Processo C-328/99 e C-399/00 *Itália e SMI 2 Multimedia Spa* contra *Comissão* [2003], Colect., I-4035.

(407) Os credores do estaleiro, públicos e privados, incluindo os clientes do estaleiro, devem ocupar a mesma posição e usufruir dos mesmos direitos às receitas obtidas através da venda dos activos que teriam num processo de falência.

(408) Não serão concedidos outros auxílios estatais no contexto da venda, quer sob a forma de uma remissão, pagamento com financiamento público de passivos de direito público ou pagamento de dívidas a credores privados, injecções de capital, empréstimos, garantias ou outras medidas. Quaisquer novos passivos de direito público acumulados durante o período necessário para concluir o processo de venda devem ser reclamados a partir da massa falida.

(409) A venda será conduzida por um administrador independente, com direitos e deveres equivalentes aos de um administrador judicial. Deve ser criada uma estrutura que permita aos credores acompanhar eficazmente a venda e certificarem-se de que esta é conduzida de acordo com as condições de mercado e que a sua posição e direitos em relação às receitas são respeitados. A Polónia e a Comissão nomearão em conjunto um mandatário de fiscalização com a tarefa específica de auxiliar a Comissão na tarefa de verificar que o processo de venda e recuperação do auxílio decorre em total conformidade com os requisitos acima descritos. Com esse intuito, o mandatário deverá apresentar regularmente à Comissão relatórios pormenorizados sobre as diferentes etapas do processo.

(410) A Polónia indicou que terá de tomar medidas legislativas para executar a presente decisão. A Comissão reconhece que, por esse motivo, será necessário um período de execução mais alargado, também considerando o número de medidas de auxílio individuais abrangidas por esta decisão e a sua diversidade tanto na forma como na duração. Por conseguinte, a Comissão fixa um prazo de sete meses após a aprovação desta decisão para a sua execução pela Polónia,

DECIDE:

Artigo 1.º

O auxílio estatal descrito nos considerandos 209-232 desta decisão e concedidos pela Polónia, em violação do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE a favor do estaleiro Gdynia é incompatível com o mercado comum.

Quaisquer garantias de adiantamento concedidas pela Polónia em violação do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE a favor do estaleiro Gdynia concedidas desde 1 de Julho de 2007 até à data desta decisão são igualmente incompatíveis com o mercado comum.

Artigo 2.º

Em relação aos empréstimos concedidos por vários organismos públicos referidos nos considerandos 209-232 da presente decisão, a Polónia deverá recuperar um montante equivalente à diferença entre a taxa de juro efectivamente paga pelo estaleiro Gdynia e a taxa de juro que seria cobrada ao beneficiário caso este tivesse obtido o empréstimo no mercado desde o momento em que os empréstimos foram concedidos até à data da sua recuperação. Acresce ainda que quaisquer empréstimos pendentes à data desta decisão deverão ser pagos imediatamente.

Artigo 3.º

Em relação às garantias concedidas pelo Tesouro descritas nos considerandos 209-232 desta decisão, a Polónia deverá recuperar, relativamente ao período desde a concessão do auxílio e a data de vencimento da garantia, o auxílio equivalente à diferença entre a taxa de juro efectivamente paga pelo estaleiro por um empréstimo garantido pelo Estado e a taxa de juro que o beneficiário teria obtido no mercado pelo empréstimo, equivalente ao montante garantido multiplicado pelo factor de risco (probabilidade de não cumprimento) menos o prémio da garantia pago ou equivalente à diferença entre o prémio da garantia pago pelo beneficiário e o prémio da garantia que teria sido aplicado por uma garantia obtida pelo beneficiário no mercado. Além disso, se alguma destas garantias ainda estiver a decorrer na altura em que a presente decisão for aprovada, ela deverá cessar imediatamente.

Artigo 4.º

Em relação às garantias de adiantamentos concedias pela agência seguradora de crédito à exportação descritas nos considerandos 209-232 desta decisão, a Polónia deverá recuperar o auxílio equivalente à diferença entre o prémio da garantia pago pelo beneficiário e o prémio pelo qual o beneficiário teria obtido a garantia no mercado, relativamente ao período decorrente entre o momento em que o auxílio foi concedido e a data de vencimento da garantia. Além disso, se alguma destas garantias ainda estiver a decorrer na altura em que a presente decisão for aprovada, ela deverá cessar imediatamente.

Artigo 5.º

Os artigos 3.º e 4.º também se aplicam *mutatis mutandis* a todas as garantias de adiantamentos concedidas pela Polónia em violação do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE a favor do estaleiro Gdynia entre 1 de Julho de 2007 e a data desta decisão.

Artigo 6.º

Relativamente à não execução dos passivos envolvendo vários organismos públicos descritos nos considerandos 209-232 desta decisão, a Polónia deverá recuperar o auxílio equivalente à diferença entre a taxa de juro efectivamente paga pelo estaleiro Gdynia e a taxa de juro que teria sido aplicada por um credor numa economia de mercado ao beneficiário por um adiamento do vencimento dos passivos deste, desde a data em que o auxílio foi concedido até à recuperação dos passivos de direito público. Além disso, quaisquer passivos de direito público em falta deverão ser imediatamente pagos.

Artigo 7.º

Em relação às remissões da dívida envolvendo organismos públicos descritas nos considerandos 209-232 desta decisão, a Polónia deverá recuperar o auxílio equivalente ao montante da remissão.

Artigo 8.º

Em relação aos passivos de direito público reestruturados ao abrigo da Lei de 30 de Outubro de 2002 relativa a auxílios estatais a empresas de especial importância para o mercado laboral, na sua última versão, descritos nos considerandos 209-232 desta decisão, a Polónia deverá recuperar o auxílio equivalente ao montante de passivo de direito público transferido para o Operador menos o valor real dos activos do beneficiário transferidos para o Operador.

Artigo 9.º

Em relação às injecções de capital de vários organismos públicos, descritas nos considerandos 209-232 desta decisão, a Polónia deverá recuperar o auxílio equivalente ao montante total de capital injectado.

Artigo 10.º

Em relação às subvenções directas descritas no Quadro 4, considerandos 209-232 desta decisão, a Polónia deverá recuperar o auxílio equivalente ao montante total das subvenções.

Artigo 11.º

1. A Polónia deverá recuperar do beneficiário o auxílio descrito nos artigos anteriores. A recuperação realizar-se-á em conformidade com o disposto nas orientações descritas nos considerandos 384-401 desta decisão.

2. Aos montantes objecto da recuperação serão aplicados juros desde a data em que foram disponibilizados ao estaleiro Gdynia até à data da sua recuperação efectiva.

3. A taxa de juro será calculada numa base composta em conformidade com o Capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão ([83]) e o Regulamento (CE) n.º 271/2008 da Comissão ([84]), que altera o Regulamento (CE) n.º 794/2004.

4. A Polónia deverá proceder ao cancelamento de todos os pagamentos pendentes relativos ao auxílio referido no artigo 1.º, com efeitos a partir da data de aprovação desta decisão.

Artigo 12.º

1. A recuperação do auxílio referido no artigo 1.º será efectiva e imediata.

2. A Polónia garantirá a execução desta Decisão no prazo de sete meses a partir da data da sua notificação.

Artigo 13.º

1. Dois meses após a notificação desta Decisão, a Polónia deverá apresentar à Comissão a seguinte informação:

a) O montante total (capital e juros) a repor pelo beneficiário;

b) Uma descrição pormenorizada das medidas já tomadas e planeadas com vista ao cumprimento desta Decisão;

c) Os documentos comprovativos de como foi exigida ao beneficiário a reposição do auxílio;

d) Os documentos comprovativos da cessação de todas as garantias aos adiantamentos.

2. A Polónia manterá a Comissão informada acerca da evolução das medidas nacionais tomadas para aplicar a Decisão até que todo o auxílio mencionado no artigo 1.º tenha sido recuperado. Deverá entregar imediatamente, a pedido da Comissão, toda a informação sobre as medidas já tomadas e planeadas para garantir o cumprimento desta decisão. Apresentará ainda informação pormenorizada sobre os montantes de auxílio e juros já recuperados do beneficiário.

A Polónia é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 6 de Novembro de 2008.

Pela Comissão

Neelie KROES

Membro da Comissão

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

ANEXO

INFORMAÇÃO SOBRE A EXECUÇÃO DA PRESENTE DECISÃO

1. **Cálculo do montante a recuperar**

1.1. Preencher com os elementos relativos ao montante de auxílio estatal ilegal concedido ao beneficiário:

Data(s) (*)	Montante de auxílio (**)	Moeda

(*) Data(s) em que o auxílio (os pagamentos fraccionados individuais) foi(foram) disponibilizado(s) ao beneficiário.
(**) Montante de auxílio concedido ao beneficiário (equivalente ilíquido do auxílio).

Observações:

1.2. Explicar em pormenor como serão calculados os juros a cobrar sobre o montante de auxílio a recuperar.

2. **Medidas planeadas e já executadas para a recuperação do auxílio**

2.1. Descrever em pormenor quais as medidas planeadas e quais as que já foram tomadas para garantir a recuperação imediata e efectiva do auxílio. Indicar também, sempre que aplicável, a base jurídica das medidas tomadas/planeadas.

2.2. Qual é o calendário do processo de recuperação? Para quando está prevista a recuperação da totalidade do auxílio?

3. **Auxílio já recuperado**

3.1. Preencher com informação sobre os montantes de auxílio já recuperados do beneficiário:

Data(s) (*)	Montante de auxílio pago	Moeda

(*) Data(s) em que o auxílio foi recuperado.

3.2. Juntar provas da recuperação dos montantes de auxílio especificados no quadro do ponto 3.1 anterior.