IV

(Acte adoptate înainte de 1 decembrie 2009, în temeiul Tratatului CE, al Tratatului UE și al Tratatului Euratom)

DECIZIA COMISIEI

din 6 noiembrie 2008

privind ajutorul de stat C 17/05 (foste N 194/05 și PL 34/04) acordat de Polonia societății Stocznia Gdynia

[notificată cu numărul C(2008) 6771]

(Numai textul în limba polonă este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2010/47/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 88 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile ([1]) în conformitate cu dispozițiile menționate anterior și ținând seama de observațiile acestora,

întrucât:

I. PROCEDURĂ

(1) În conformitate cu dispozițiile de la punctul 3 din anexa IV la tratatul de aderare prin care se reglementează procedura mecanismului intermediar, la 29 aprilie 2004 Polonia a transmis o notificare în legătură cu măsurile de restructurare în favoarea societății Stocznia Gdynia S.A. (denumită în continuare „Șantierul Naval Gdynia"). Cazul a fost înregistrat sub denumirea PL 34/2004.

(2) Prin scrisoarea din 19 mai 2004, Comisia a solicitat Poloniei să transmită câteva documente lipsă. Documentele în cauză au fost transmise la 16 iunie 2004. Comisia a solicitat informații suplimentare prin scrisorile din 30 iulie 2004, 8 octombrie 2004, 23 noiembrie 2004 și 4 martie 2005, la care Polonia a răspuns, respectiv, prin scrisoarea din 3 septembrie 2004, înregistrată la 7 septembrie 2004, din 10 noiembrie 2004, înregistrată la 15 noiembrie 2004, din 17 februarie 2005, înregistrată la 21 februarie 2005, din 30 martie 2005, înregistrată la 1 aprilie 2005 și din 18 aprilie 2005, înregistrată la 20 aprilie 2005. Prin scrisoarea din 22 aprilie 2005 înregistrată în aceeași zi, Polonia a acceptat considerarea cazului PL 34/2004 din 29 aprilie 2004, de către Comisie, drept o comunicare în temeiul articolului 88 alineatul (2) din Tratatul CE cu privire la măsurile depistate a reprezenta ajutor nou. Cazul a primit un număr nou: N 194/2005.

([1]) JO C 220, 8.9.2005, p. 7.

(3) La 1 iunie 2005, Comisia a adoptat decizia de deschidere a investigației formale, care a fost publicată în Jurnalul Oficial ([2]) și a invitat Polonia și părțile interesate să transmită observații.

(4) Beneficiind de extinderea termenului limită de transmitere a observațiilor (scrisoarea din 9 august 2005), Polonia a transmis observațiile prin scrisoarea din 2 septembrie 2005, înregistrată la 5 septembrie 2005. În răspunsul său, Polonia a transmis Comisiei planul de restructurare pentru Șantierul Naval Gdynia, din 4 martie 2004 (denumit în continuare „planul de restructurare din 2004").

(5) Polonia a transmis observațiile suplimentare prin scrisoarea din 3 noiembrie 2005, înregistrată la 7 noiembrie 2005.

(6) Șantierul Naval Gdynia a transmis observațiile sale prin scrisoarea din 10 octombrie 2005, înregistrată la 14 octombrie 2005. De asemenea, au transmis observații Ray Car Carriers (prin scrisoarea din 7 octombrie 2005, înregistrată la 10 octombrie 2005), Biroul Reprezentanței Permanente a Danemarcei la Uniunea Europeană (prin scrisoarea din 7 octombrie 2005, înregistrată la 11 octombrie 2005), asociația daneză a constructorilor de nave *Danish Maritime* (prin scrisoarea din 7 octombrie 2005, înregistrată în aceeași zi), sindicatul Solidaritatea (prin scrisoarea din 7 octombrie 2005, înregistrată la 10 octombrie 2005) și asociația poloneză a constructorilor de nave (prin scrisoarea din 10 octombrie 2005, înregistrată la 11 octombrie 2005).

(7) Comisia a transmis aceste observații Poloniei, prin scrisorile din 26 octombrie 2005 și din 12 decembrie 2005 ([3]). Prin scrisoarea din 16 ianuarie 2006, înregistrată la 18 ianuarie 2006, Polonia a răspuns observațiilor furnizate de Șantierul Naval Gdynia Polonia nu a transmis observații privind documentele prezentate de terți.

([2]) JO C 220, 8.9.2005, p.7.

([3]) Prin scrisoarea din 17 noiembrie 2005, înregistrată la 18 noiembrie 2005, autoritățile poloneze au solicitat ca anumite pasaje în limba engleză ale documentelor prezentate Comisiei de către terți să fie traduse în poloneză. Comisia a transmis aceste traduceri prin scrisoarea din 12 decembrie 2005.

(8) Comisia a solicitat asistență din partea unui consultant extern, pentru evaluarea planului de restructurare din 2004. Consultantul a transmis raportul către Comisie în decembrie 2005.

(9) Prin scrisoarea din 13 ianuarie 2006, Comisia a solicitat Poloniei să ofere o actualizare a ultimelor evoluții din strategia sa de restructurare a Șantierului Naval Gdynia. Polonia a răspuns prin scrisoarea din 20 februarie 2006, înregistrată la 21 februarie 2006, iar la 22 februarie 2006 a avut loc o reuniune a reprezentanților Comisiei, ai autorităților poloneze și ai Șantierului Naval Gdynia. Polonia a anunțat că planul de restructurare din 2004 era depășit și că adoptase o nouă strategie de restructurare a grupului Șantierul Naval Gdynia, care presupunea separarea de grupul Șantierul Naval Gdańsk și privatizarea (parțială) a Șantierului Naval Gdynia. De asemenea, Polonia a anunțat că, la 30 iunie 2006, urma să transmită Comisiei un plan de restructurare modificat și că privatizarea Șantierului Naval Gdynia urma să înceapă în scurt timp.

(10) Ca o urmare a acestei reuniuni, la 8 martie 2006 Comisia a transmis o scrisoare Poloniei, la care Polonia a răspuns prin scrisoarea din 13 martie 2006, înregistrată în aceeași zi, prin care se anunța graficul de privatizare. Prin scrisoarea din 29 martie 2006, înregistrată la 30 martie 2006, Polonia a oferit informații suplimentare privind procesul de privatizare. Comisia a solicitat informații suplimentare prin scrisoarea din 30 martie 2006, la care Polonia a răspuns prin scrisoarea din 19 aprilie 2006, înregistrată la 20 aprilie 2006.

(11) Prin scrisoarea din 6 aprilie 2006, înregistrată la 10 aprilie 2006, Polonia a transmis un prim proiect al documentului „O strategie pentru sectorul construcțiilor Navale (șantierele navale pentru construcții maritime) din Polonia pentru 2006-2010". Comisia a prezentat observații prin scrisoarea din 12 aprilie 2006. Documentul a fost aprobat în cele din urmă de Cabinetul polonez la 31 august 2006 și a fost transmis Comisiei prin scrisoarea din 1 septembrie 2006, înregistrată în aceeași zi.

(12) Prin e-mailul din 15 mai 2006, Șantierul Naval Gdynia a transmis Comisiei „memorandumul de informare cu privire la Șantierul Naval Gdynia" din mai 2006, care a fost pus la dispoziția investitorilor potențiali la 10 mai 2006.

(13) Prin scrisoarea din 26 mai 2006, înregistrată la 30 mai 2006, Polonia a transmis informații suplimentare privind procesul de privatizare în derulare, inclusiv lista societăților cărora Polonia, prin intermediul consultantului de privatizare, le transmisese o ofertă de participare la noua mărire de capital aprobată de Adunarea generală a acționarilor Șantierului Naval Gdynia la 19 aprilie 2006. Prin scrisoarea din 13 iulie 2006, înregistrată la 17 iulie 2006, Polonia a transmis informații suplimentare privind procesul de privatizare, aflat în derulare, informând Comisia că cele două societăți transmiseseră oferte preliminare de participare la mărirea de capital și oferind o analiză comparativă a acestor oferte, efectuată de către consultantul de privatizare.

(14) Șantierul Naval Gdynia a transmis proiectul preliminar de modificare a planului de restructurare către Comisie, la 9 iunie 2006. Reprezentanții Comisiei au efectuat o vizită la șantier la 13 iunie 2006 și au făcut observații inițiale privind planul modificat de restructurare. Consultantul extern al Comisiei și-a prezentat observațiile într-un raport din iulie 2006. În ultimul rând, Comisia și-a prezentat observațiile privind deficiențele proiectului de modificare a planului de restructurare, prin scrisoarea din 17 iulie 2006.

(15) Au avut loc mai multe reuniuni privind procesul de privatizare și elaborarea planului modificat de restructurare, la care au participat reprezentanți din partea Comisiei și a autorităților poloneze: la Bruxelles la 31 ianuarie, 22 februarie și 10 mai 2006 și la sediul Șantierului Naval Gdynia la 13 iunie 2006.

(16) Polonia a răspuns la scrisoarea Comisiei din 17 iulie 2006 prin scrisoarea din 31 august 2006, înregistrată la 1 septembrie 2006.

(17) Polonia a transmis o notificare privind modificarea Planului de restructurare a Șantierului Naval Gdynia S.A. din 3 septembrie 2006 (denumit în continuare „planul de restructurare din 2006") și cu privire la noul ajutor de stat acordat Șantierului Naval Gdynia ca urmare a deciziei Comisiei de deschidere a unei investigații formale.

(18) Polonia a oferit informații suplimentare privind procesul de restructurare al societății Șantierul Naval Gdynia Group, prin scrisoarea din 12 septembrie 2006, înregistrată la 13 septembrie 2006, prin care se anunța în special separarea capitalului societăților Șantierul Naval Gdańsk și Șantierul Naval Gdynia Group.

(19) Prin scrisoarea din 26 septembrie 2006, înregistrată la 27 septembrie 2006, au fost transmise informații suplimentare privind procesul de privatizare a Șantierului Naval Gdynia.

(20) Polonia a transmis o notificare privind noul ajutor suplimentar pentru Șantierul Naval Gdynia, prin scrisoarea din 21 noiembrie 2006, înregistrată la 27 noiembrie 2006.

(21) La 7 decembrie 2006, a avut loc o întâlnire între comisarul Kroes și Piotr Woźniak, ministrul polonez al economiei. Ministrul a declarat că Polonia s-a angajat în vederea relansării proiectului de privatizare a Șantierului Naval Gdynia, prin intermediul unei proceduri deschise și transparente, care va fi finalizată până în iunie 2007. Polonia a confirmat această declarație prin scrisoarea din 27 decembrie 2006, înregistrată la 4 ianuarie 2007, care făcea referire la decizia Cabinetului din 19 decembrie 2006 de susținere a documentului intitulat „Starea industriei construcțiilor de nave". Polonia a solicitat Comisiei să organizeze discuții privind măsuri compensatorii.

(22) Reprezentanții Comisiei au efectuat o vizită la șantier la 19 decembrie 2006, cu consultantul extern, în scopul colectării faptelor și datelor necesare pentru evaluarea măsurilor compensatorii. La 16 ianuarie 2007, consultantul extern al Comisiei a transmis un raport privind capacitatea șantierului.

(23) Comisia a răspuns prin scrisoarea din 27 decembrie 2006, prin scrisoarea din 29 ianuarie 2007 prin care a solicitat Poloniei să transmită propunerea pentru măsurile compensatorii pentru Șantierul Naval Gdynia până la mijlocul lunii februarie 2007.

(24) Prin scrisoarea din 28 februarie 2007, înregistrată în aceeași zi, Polonia a transmis explicații privind privatizarea Șantierului Naval Gdynia și o propunere de măsuri compensatorii.

(25) În baza acestui lucru, la 15 martie 2007 a avut loc o reuniune tehnică între Comisie, autoritățile poloneze și reprezentanții șantierului, al cărui scop principal a constat în discutarea măsurilor compensatorii, dar și a procesului de privatizare, aflat în derulare. Comisia și autoritățile poloneze au fost de acord cu inițierea de către Comisie a unor discuții tehnice direct cu Șantierul Naval Gdynia, în scopul comparării tuturor datelor necesare pentru evaluarea măsurilor compensatorii propuse de Polonia. Șantierul Naval Gdynia a transmis o parte din informațiile preliminare privind capacitatea șantierului prin e-mailul din 12 martie 2007, înregistrat la 27 aprilie 2007.

(26) Comisia a solicitat informații suplimentare privind măsurile compensatorii prin scrisorile din 29 martie 2007, din 27 aprilie 2007 și din 25 mai 2007, la care Șantierul Naval Gdynia a răspuns prin scrisoarea din 20 aprilie 2007, înregistrată la 23 aprilie 2007, din 9 mai 2007, înregistrată la 10 mai 2007 și respectiv din 30 mai 2007, înregistrată la 31 mai 2007. Șantierul Naval Gdynia a transmis informații suplimentare în cadrul unei reuniuni cu reprezentanții Comisiei la 6 iunie 2007 și ulterior, prin scrisoarea din 18 iunie 2007, înregistrată la 21 iunie 2007. Comisia a solicitat răspunsul la întrebări suplimentare, prin e-mailul din 20 iunie 2007, la care Șantierul Naval Gdynia a răspuns prin scrisoarea din 25 iunie 2007, înregistrată în aceeași zi.

(27) Prin scrisoarea din 31 iulie 2007, Comisia a informat Polonia că analiza sa preliminară privind măsurile compensatorii propuse de Polonia pentru Șantierul Naval Gdynia sugerează că măsurile erau acceptabile, condiționate de respectarea anumitor condiții. Polonia a răspuns prin scrisoarea din 24 august 2007, înregistrată la 27 august 2007, prin care și-a exprimat observațiile privind condițiile impuse punerii în aplicare a măsurilor compensatorii pentru Șantierul Naval Gdynia. Comisia a închis chestiunea măsurilor compensatorii prin scrisoarea din 3 octombrie 2007.

(28) Într-o conversație telefonică din 24 mai 2007, autoritățile poloneze au informat Comisia că Polonia intenționa să demareze din nou procesul de privatizare al Șantierului Naval Gdynia, printr-o licitație publică. Comisia a solicitat informații suplimentare privind cele mai noi evoluții ale procesului de privatizare, prin scrisoarea din 29 mai 2007, reiterându-și solicitarea prin scrisoarea din 6 iunie 2007. Polonia a răspuns prin scrisoarea din 22 iunie 2007, înregistrată la 25 iunie 2007 și, ca urmare a solicitării ulterioare de informații din 28 iunie 2007, și-a încheiat transmiterea prin scrisoarea din 11 iulie 2007, înregistrată în aceeași zi. Prin această scrisoarea, Polonia a transmis, de asemenea, Comisiei memorandumul de informare privind Șantierul Naval Gdynia din 4 iulie 2007 (denumit în continuare „memorandumul de informare"). Prin scrisoarea din 31 iulie 2007, Comisia a precizat faptul că procesul de privatizare nu mai putea fi amânat. Comisia a transmis observațiile sale privind memorandumul de informare prin scrisoarea din 30 iulie 2007. Polonia a răspuns prin scrisoarea din 21 august 2007, înregistrată la 27 august 2007.

(29) Prin scrisoarea din 29 august 2007, înregistrată în aceeași zi, Polonia a transmis un proiect de document intitulat „Clarificări suplimentare privind memorandumul de informare cu privire la Șantierul Naval Gdynia" din 29 august 2007, care să fie anexat la memorandumul de informare din 4 iulie 2007 (denumit în continuare anexa la memorandumul de informare). Prin scrisoarea din 4 septembrie 2007, Comisia și-a prezentat observațiile privind anexa la memorandumul de informare, la care Polonia a răspuns prin scrisoarea din 7 septembrie 2007, prin care a transmis o versiune modificată a anexei la memorandumul de informare. Comisia și-a prezentat observațiile finale prin scrisoarea din 14 septembrie 2007.

(30) Polonia a transmis informațiile privind ultimele evoluții ale procesului de privatizare prin scrisorile din 7 septembrie 2007, înregistrată în aceeași zi, din 23 octombrie 2007, înregistrată la 24 octombrie 2007 și din 25 octombrie 2007, înregistrată în aceeași zi.

(31) Ca răspuns la o scrisoare din partea Comisiei din 30 noiembrie 2007, Polonia a furnizat informații suplimentare despre procesul de privatizare prin scrisorile din 13, 19 și 21 decembrie 2007, înregistrate la 14, 20 și respectiv la 21 decembrie 2007. În ultima scrisoare, Polonia a informat Comisia că primise trei oferte ferme de achiziționare a Șantierului Naval Gdynia. Aceste oferte au fost transmise Comisiei prin scrisoarea din 8 februarie 2008, înregistrată la 11 februarie 2008.

(32) La 10 ianuarie 2008, la Bruxelles, a avut loc o reuniune între reprezentanții Comisiei și ai autorităților poloneze, ale cărei concluzii au fost reiterate prin scrisorile Comisiei din 17 și 30 ianuarie 2008.

(33) Prin scrisoarea din 30 ianuarie 2008, Polonia a informat Comisia că doi ofertanți fuseseră invitați să poarte negocieri cu trezoreria. Prin scrisoarea din 14 februarie 2008, înregistrată la 19 februarie 2008, Polonia a anunțat că procesul de privatizare a Șantierului Naval Gdynia ar urma să fie finalizat până în vara anului 2008. Comisia a răspuns prin scrisoarea din 28 februarie 2008.

(34) Prin scrisoarea din 29 februarie 2008, înregistrată la 3 martie 2008, Polonia a transmis primul proiect al unui nou plan de restructurare redactat de unul dintre ofertanți, Amber Sp. z o.o. La 20 martie 2008, societatea a obținut exclusivitate temporară de negociere și a transmis o actualizare a proiectului planului de restructurare prin e-mail, la 9 aprilie 2008, înregistrat la 24 aprilie 2008. Ofertantul a furnizat informații suplimentare despre oferta în cauză, în „Direcții principale de restructurare”, un document transmis la o reuniune din 10 aprilie 2008 și înregistrat la 18 aprilie 2008. Informațiile pregătite de cel de-al doilea ofertant au fost transmise ulterior, prin scrisoarea din 7 aprilie 2008, înregistrată la 18 aprilie 2008, ca urmare a scrisorii de revenire din 18 martie 2008.

(35) Polonia a transmis informațiile despre evoluțiile negocierilor cu Amber Sp. z o.o., în calitate de ofertant exclusiv, prin scrisoarea din 28 martie 2008, înregistrată în aceeași zi, scrisoarea din 7 aprilie 2008, înregistrată la 18 aprilie 2008, scrisoarea din 23 aprilie 2008, înregistrată în aceeași zi, și din 25 aprilie 2008, înregistrată în aceeași zi. La 10 aprilie 2008, la Varșovia, a avut loc o reuniune a reprezentanților Comisiei, ai Șantierului Naval Gdynia, ai societății Amber Sp. z o.o. și ai autorităților poloneze. Polonia a transmis Comisiei înregistrarea reuniunii, prin scrisoarea din 7 mai 2008, înregistrată la 13 mai 2008.

(36) Comisia a transmis observații privind evoluția procesului de privatizare prin scrisorile din 21 și din 30 aprilie 2008.

(37) Prin scrisoarea din 12 mai 2008, înregistrată în aceeași zi, Polonia a informat Comisia că Amber Sp. z o.o. se retrăsese din procesul de privatizare. În ultimul rând, prin scrisoarea din 26 mai 2008, înregistrată la 27 mai 2008, autoritățile poloneze au informat Comisia că, la 15 mai 2008, ministrul responsabil cu trezoreria decisese finalizarea procesului de privatizare, în cadrul invitației publice de participare la negocieri cu ofertanții ale căror oferte fuseseră admise la procedura lansată în 2007.

(38) De asemenea, autoritățile poloneze au informat Comisia că au întreprins acțiuni pentru relansarea procesului de privatizare, în scopul semnării contractelor de privatizare în noiembrie 2008. La 3 iunie 2008, Polonia a transmis Comisiei rapoarte zilnice privind măsurile adoptate de diverse părți interesate în relansarea procesului de privatizare. Prin scrisoarea din 6 iunie 2008, înregistrată în aceeași zi, Polonia a transmis Comisiei „memorandumul de informare cu privire la Șantierul Naval Gdynia” din 2 iunie 2008 (denumit în cele ce urmează „memorandumul de informare din 2008”).

(39) La solicitarea autorităților poloneze, la 10 iunie 2008, a avut loc o reuniune între reprezentanții Comisiei, autoritățile poloneze și ISD Polska, care a fost prezentat Comisiei drept un potențial cumpărător al Șantierului Naval Gdynia. La 13 iunie 2008, a avut loc o altă reuniune între Comisie și autoritățile poloneze.

(40) Prin scrisoarea din 26 iunie 2008, înregistrată în aceeași zi, Polonia a transmis proiectul planului de restructurare pentru Șantierul Naval Gdynia și Șantierul Naval Gdańsk, pregătit de ISD Polska (proprietarul Șantierului Naval Gdańsk) și proiectul planului de restructurare pentru Șantierul Naval Gdynia, pregătit de Polish Shipbuilding Company (denumită în continuare „PSC”).

(41) Prin scrisoarea din 4 iulie 2008, Comisia a solicitat clarificări privind anumite chestiuni legate de proiectul planului de restructurare pregătit de ISD Polska. Polonia a răspuns prin scrisorile din 7 și 8 iulie 2008, înregistrate în zilele respective. La 8 iulie 2008, a avut loc o reuniune între reprezentanții autorităților poloneze, ISD Polska și Comisie.

(42) Prin scrisoarea din 14 iulie 2008 Polonia s-a angajat să îi transmită Comisiei un plan complet de restructurare până la 12 septembrie același an.

(43) La 16 iulie 2008, Comisia a susținut, în mod preliminar, evaluarea și concluziile prezentate în proiectul de decizie de finalizare a investigației formale în baza căreia ajutorul acordat Șantierului Naval Gdynia fusese declarat incompatibil cu piața comună și trebuia recuperat. Totuși, având în vedere scrisoarea autorităților poloneze din 14 iulie 2008, Comisia a decis amânarea adoptării unei decizii, pentru a evalua dacă noul plan de restructurare care urma să fie transmis de către autoritățile poloneze până la 12 septembrie 2008 ar îmbunătăți în mod semnificativ situația și ar permite considerarea ajutorului drept compatibil cu piața comună.

(44) Din momentul respectiv, Polonia a transmis Comisiei actualizări săptămânale privind procesul de privatizare (scrisorile din 28 iulie, 4 august, 12 august, 21 august, 25 august, 1 septembrie, 8 septembrie, 16 Septembrie și 23 septembrie, înregistrate în zilele respective).

(45) Prin scrisoarea din 18 iulie, înregistrată la 21 iulie, Polonia a solicitat trei runde de consultări cu Comisia privind proiectul planului de restructurare, în scopul pregătirii versiunii finale care să încorporeze observațiile Comisiei. Comisia a fost de acord cu programarea, prin scrisoarea din 31 iulie.

(46) Totuși, prima reuniune neoficială între autoritățile poloneze și Comisie nu a avut loc până la 21 august 2008. O altă reuniune cu autoritățile poloneze, în prezența societății ISD Polska, a avut loc la 2 septembrie 2008. La 28 august 2008, Polonia a transmis în mod informal proiectul planului de restructurare propus de ISD Polska, iar la 8 septembrie 2008, a transmis o versiune modificată a proiectului respectiv.

(47) Prin scrisoarea din 12 septembrie 2008, înregistrată în aceeași zi, Polonia a transmis planul final de restructurare al ISD Polska, pentru Șantierul Naval Gdynia și Șantierul Naval Gdańsk.

(48) Prin scrisoarea din 16 septembrie 2008, înregistrată la 17 septembrie 2008, Polonia a transmis proiectul contractului de privatizare dintre ISD Polska și trezoreria Poloniei.

(49) La 30 septembrie 2008, a avut loc o reuniune între autoritățile poloneze și Comisie. La reuniune au participat și reprezentanți ai ISD Polska.

(50) Prin scrisoarea din 27 octombrie 2008, Comisia a informat autoritățile poloneze cu privire la condițiile cadru pentru punerea în aplicare a prezentei decizii. Prin scrisoarea din 3 noiembrie 2008, înregistrată la 4 noiembrie 2008, Polonia s-a angajat să respecte în totalitate aceste condiții. Comisia a acceptat acest angajament prin scrisoarea din 6 noiembrie 2008.

(51) Prin scrisoarea din 14 iunie 2007, Comisia a solicitat autorităților poloneze să transmită o prezentare a tuturor ajutoarelor de stat acordate șantierului din momentul aderării Poloniei la UE la 1 mai 2004. Polonia a răspuns prin scrisoarea din 11 iulie 2007, înregistrată în aceeași zi. Comisia a solicitat clarificări ulterioare prin scrisoarea din 13 noiembrie 2007, la care Polonia a răspuns prin scrisoarea din 9 ianuarie 2008, înregistrată în aceeași zi. Prin scrisoarea din 6 decembrie 2007, înregistrată în aceeași zi, prin scrisoarea din 12 februarie 2008, înregistrată la 13 februarie 2008 și prin scrisoarea din 6 iunie 2008, înregistrată în aceeași zi, Polonia a informat Comisia cu privire la ajutorul suplimentar acordat Șantierului Naval Gdynia.

II. **DESCRIEREA DETALIATĂ A AJUTORULUI**

1. *ÎNTREPRINDEREA ÎN CAUZĂ*

(52) Beneficiarul ajutorului este Șantierul Naval Gdynia. Societatea are sediul în regiunea Gdańsk-Gdynia-Sopot din nordul Poloniei.

(53) Comisia remarcă faptul că, în conformitate cu normele privind ajutorul de stat, societățile din regiune sunt eligibile pentru a primi ajutor din fondurile structurale, în temeiul obiectivului convergență [4] și din Fondul de coeziune [5]. În special, societățile situate în regiune sunt în mod potențial eligibile pentru sprijin prin Programul operațional regional, în cadrul axelor prioritare create pentru a susține întreprinderile mici și mijlocii, măsurile de inovare și transfer tehnologic (orientate spre crearea de locuri de muncă pe termen lung) și pentru a dezvolta infrastructura socială și educațională pentru formarea profesională și formarea de-a lungul vieții. Societățile din regiune sunt, de asemenea, eligibile pentru programele operaționale pentru economie inovativă și resurse umane, cel de-al doilea fiind creat special pentru a ajuta societățile și piața muncii să se adapteze la schimbările din economie, inclusiv la procesele de restructurare.

[4] Articolul 5 alineatele (1) și (3) din Regulamentul (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului din 11 iulie 2006 de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european și Fondul de coeziune și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1260/1999 (JO L 210, 31.7.2006, p. 25). Anexa la Decizia 2006/595/CE a Comisiei din 4 august 2006 de stabilire a listei regiunilor eligibile pentru o finanțare din fondurile structurale în temeiul obiectivului de convergență pentru perioada 2007-2013 (JO L 243 6.9.2006, p. 44).

[5] Articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1083/2006. Decizia 2006/596/CE a Comisiei din 4 august 2006 de stabilire a listei regiunilor eligibile pentru o finanțare din Fondul de coeziune pentru perioada 2007-2013 (JO L 243, 6.9.2006, p. 47).

(54) Șantierul Naval Gdynia este activ în domeniul construcțiilor navale, producția de corpuri de navă, construcția de poduri din oțel, servicii care au sau nu legătură cu construcțiile navale.

(55) Printre cei mai importanți acționari ai Șantierului Naval Gdynia ([6]) se numără trezoreria, care deține 32 % din părțile sociale, ceea ce corespunde unui procent de 35 % din drepturile de vot, Ray Car Carriers Ltd (16 % și 22 %), Korporacja Polskie Stocznie S.A. (10 % și 6 %), Agenția pentru Dezvoltare Industrială (Agencja Rozwoju Przemysli S.A.) (9 % și 13 %) și Stoczniowy Fundusz Inwestycyjny S.A. (7 % și 5 %). Niciunul dintre ceilalți acționari nu deține o cotă-parte mai mare de 4 %.

(56) Șantierul Naval Gdynia este societatea-mamă a Grupului Șantierul Naval Gdynia, care include douăsprezece filiale. Până de curând, Stocznia Gdańsk S.A. era una dintre filiale, dar, prin contractul din octombrie 2007, Șantierul Naval Gdynia și-a vândut părțile sociale rămase din capitalul șantierului naval din Gdańsk noului proprietar majoritar al Stocznia Gdańsk S.A. Totuși, din 1998 până în toamna anului 2006, Șantierul Naval Gdynia a deținut majoritatea acțiunilor Stocznia Gdańsk S.A. (fostă Stocznia Gdańsk – Grupa Stoczni Gdynia) și, prin urmare, restructurarea celor două șantiere s-a desfășurat în paralel.

(57) Principalele produse din sectorul construcțiilor navale ale Șantierului Naval Gdynia sunt navele container de la 1 100 până la 5 000 TEU și nave Ro/Ro pentru transport autovehicule cu capacitate de încărcare de la 2 100 până la 6 000 de autovehicule. Alte produse sunt navele multifuncționale, navele de transport produse și navele de transport substanțe chimice, nave de transport marfă vrac și nave pentru transportul gazului petrolier lichefiat.

(58) În segmentul navelor container de până la 3 000 TEU, principalii concurenți sunt șantierele navale europene Aker Ostsee și Volkswerft Stralsund din Germania și șantierele navale coreene și chineze. Șantierul produce cele mai mari nave de transport autovehicule din lume (din punct de vedere al DWT), iar cota sa din registrul de comenzi mondial pentru aceste produse este de 11 % ([7]). Niciun alt șantier din Uniunea Europeană nu produce nave de transport autovehicule de asemenea dimensiuni, iar singurul concurent european este șantierul naval Uljanik din Croația. Alți concurenți ai Șantierului Naval Gdynia sunt șantierele navale coreene și japoneze.

(59) În perioada 2002-2006, Șantierul Naval Gdynia a produs 48 de nave. În 2004, Gdynia a fost clasat ca al treisprezecelea șantier naval din lume ca mărime, în ceea ce privește registrul său de comenzi (măsurat în CGT). În 2005, s-a situat pe locul al 21-lea, dar a continuat să fie cel mai mare șantier naval din Europa.

([6]) Situația la 31 martie 2007. Sursa: Memorandumul de informare din 4 iulie 2007.

([7]) *Sursa:* Memorandumul de informare din 4 iulie 2007.

(60) În prezent (până în aprilie 2008) ([8]), registrul său de comenzi include 16 contracte (12 nave de transport autovehicule și 4 nave container), cu un volum total de 581 000 CGT pentru livrare în 2008 și 2009.

(61) Principalele instalații de producție ale Șantierului Naval Gdynia includ două docuri uscate, SD I și SD II.

(62) În august 2007, Șantierul Naval Gdynia deținea o forță de muncă de 4 611 angajați, dintre care 68 % erau direct legați de procesul de producție ([9]). Acest lucru înseamnă o reducere de 26 % față de decembrie 2004, atunci când șantierul avea 6 249 de angajați ([10]).

(63) Grupul Șantierul Naval Gdynia a început să aibă primele dificultăți în 2002. Planul de restructurare din 2004 explică faptul că factorii care au contribuit la situația financiară dificilă au fost externi, cum ar fi concurența din Asia, creșterea zlotului în fața dolarului, creșterea prețurilor la oțel și problemele legate de accesarea finanțării, ca urmare a falimentului societății Stocznia Szczecin Porta Holding , precum și prăbușirea unui pod rulant pe șantierul Gdynia, în timpul unei puternice furtuni care a avut loc în 1999. Ca parte din eforturile sale de a-și completa registrul de comenzi, mai ales după achiziționarea, în 1998, a șantierului naval din Gdańsk, care i-a sporit potențialul de producție, Șantierul Naval Gdynia a luat o serie de decizii de administrare care s-au dovedit a fi problematice. Șantierul și-a asumat riscuri legate de proiectare, de tehnologie, financiare și comerciale (produse noi, prototipuri, precum și construcția unor nave noi pentru șantier, ceea ce a generat pierderi, precum cum ar fi nave mici de transport marfă vrac, nave de transport substanțe chimice, nave Ro/Ro, nave tanc pentru transportul gazelor, nave container pentru marfa vrac și nave de transport mărfuri generale. De asemenea, procentajul cu care Șantierul Naval Gdynia și-a redus costurile de producție a fost nesatisfăcător.

(64) Aceste dificultăți au continuat pe toată durata procesului de restructurare. În conformitate cu planul de restructurare din 2006, motivele acestor dificultăți persistente au fost aprecierea zlotului în fața dolarului și o creștere fără precedent a prețurilor la oțel, care nu se reflecta în contractele încheiate de șantier. Un alt motiv a fost lipsa resurselor financiare pentru operațiunile ample de restructurare.

(65) Dificultățile financiare ale grupului au dus la acumularea datoriilor publice și comerciale și a salariilor neplătite, la insuficiență de materiale, reduceri ale producției, creșterea costurilor (forța de muncă folosită, amenzi) și întârzieri semnificative în derularea contractelor.

(66) Situația financiară a Șantierului Naval Gdynia s-a înrăutățit treptat.

([8]) *Sursa:* Ipotezele care stau la baza proiecțiilor financiare pentru Stocznia Gdynia S.A., întocmite de Amber în contextul examinării „de investigare” (*due diligence*) a Șantierului Naval Gdynia, transmise Comisiei la 9 aprilie 2008, înregistrate în aceeași zi.

([9]) *Sursa:* Planul de afaceri al societății Stocznia Gdynia pentru 2008-2012, întocmit de Amber în decembrie 2007 și transmis Comisiei la 29 februarie 2008, înregistrat la 3 martie 2008.

([10]) Idem.

Tabelul 1

Funcționarea Șantierului Naval Gdynia

(milioane PLN)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Cifra de afaceri	1 724	891	1 327	1 599	1 259	1 040
Rezultat	– 477	– 190	– 77	– 114	– 292	– 311
Capital propriu			– 288	– 285	– 576	– 928

Sursa: Planul de restructurare din 2006 și memorandumul de informare.

(67) Șantierul estimează că va înregistra alte pierderi importante în 2008 și 2009, în ceea ce privește actualul registru de comenzi ([11]).

2. *DECIZIA DE INIȚIERE A PROCEDURILOR ÎN TEMEIUL ARTICOLULUI 88 ALINEATUL (2) DIN TRATATUL CE*

(68) În decizia sa de deschidere a unei investigații formale, Comisia a arătat că unele dintre măsurile despre care fusese notificată în conformitate cu anexa IV punctul 3 din tratatul de aderare reprezentau ajutor nou, deoarece fuseseră acordate după aderarea Poloniei la UE la 1 mai 2004 sau nu fuseseră încă acordate la momentul deciziei. Comisia a enumerat aceste măsuri într-o listă din anexa I partea B din decizie.

(69) De asemenea, Comisia a decis că un număr de măsuri prezentate în anexa I partea A la decizie fuseseră acordate Șantierului Naval Gdynia înainte de 1 mai 2004 și nu erau aplicabile după aderare, în sensul anexei IV punctul 3 din tratatul de aderare și, prin urmare, nu ar putea fi examinate în temeiul procedurii prevăzute la articolul 88 alineatul (2) din Tratatul CE. Prin urmare, măsurile în cauză nu sunt incluse în prezenta decizie. Totuși, a trebuit să fie incluse în evaluarea compatibilității cu piața comună a măsurilor acordate după aderare.

(70) În esență, Comisia a argumentat că o decizie obligatorie din punct de vedere juridic nu fusese luată, înainte de aderare, cu privire la măsurile prezentate în lista din anexa I partea B din decizie, deși a recunoscut că fuseseră parcurse unele etape preliminare în vederea luării unei asemenea decizii obligatorii din punct de vedere juridic.

(71) Referitor la restructurarea datoriei publice, în conformitate cu procedura din capitolul 5a, pe baza legii privind ajutorul de stat (pentru întreprinderile cu o importanță semnificativă pe piața muncii) din 30 octombrie 2002, cu modificările și completările ulterioare ([12]), Comisia a concluzionat că decizia de restructurare, adoptată de președintele Agenției pentru Dezvoltare Industrială (*Industrial Development Agency*), agenția guvernamentală care răspunde de procedura de administrare din capitolul 5a, era obligatorie din punct de vedere juridic. În acest caz, totuși, înainte de aderare nu a fost adoptată nicio asemenea decizie de restructurare ([13]). Acest lucru se întâmplă deoarece decizia adoptată de președintele Agenției pentru Dezvoltare Industrială, din 19 aprilie 2004, pentru aprobarea planului de restructurare din 2004, nu îndeplinea cerințele procedurale și fundamentale pentru a fi considerată drept decizie de restructurare.

(72) Comisia a acceptat explicația Poloniei conform căreia dobânda acumulată din aceste datorii la bugetul de stat ar fi anulată automat, împreună cu principalul, având în vedere natura sa ancilară, fără a fi nevoie de adoptarea unei decizii separate.

(73) Comisia nu a găsit nicio dovadă a deciziilor obligatorii din punct de vedere juridic pentru o serie de măsuri, inclusiv garanții de producție și o infuzie de capital, emisiunea de obligațiuni și schimbul datorie – capitaluri proprii, prezentate ca măsurile 28-34 din anexa I partea B din decizie. Comisia a răspuns în special la principalul argument al Poloniei, și anume că aceste măsuri fuseseră incluse în planul de restructurare din 2004 pentru Șantierul Naval Gdynia, care fusese aprobat de Consiliul de supraveghere al șantierului naval, cu reprezentanții trezoreriei, obligând autoritățile competente să pună în aplicare măsurile, prin votul în favoarea planului.

([11]) Planul de restructurare comun, întocmit de ISD Polska conform celor de mai jos, estimează pierderi la nivelul sumei de 280 de milioane PLN în 2008.

([12]) Temeiul juridic este descris în detaliu în decizia de deschidere a investigației formale, partea 3.2.

([13]) Comisia a aflat, din observațiile făcute de Șantierul Naval Gdynia cu privire la decizia de deschidere a investigației formale, că decizia de restructurare fusese, într-adevăr, adoptată la 4 ianuarie 2005.

(74) Comisia a aflat în special că, în măsura în care acționarii nu luaseră măsurile necesare în acest sens, Consiliul de supraveghere nu fusese autorizat să adopte decizii cu consecințe financiare pentru acționari. De asemenea, Comisia a descoperit că, chiar dacă se presupunea că acest Consiliu de supraveghere avea dreptul să ia asemenea decizii pentru și în numele acționarilor, nu este încă clar dacă o asemenea decizie ar crea o obligație pozitivă din partea trezoreriei de a acorda ajutorul de stat, deoarece nu este, în general, posibil să se asimileze măsurile luate de stat în calitate de participant pe piață cu măsurile luate de stat pentru atingerea diverselor obiective publice.

(75) Referitor la măsura 32 din anexa I partea B din decizie (infuzie de capital în valoare de 40 de milioane PLN), Comisia avea suspiciuni în ceea ce privește valabilitatea juridică a deciziei prin care trezoreria era obligată să facă o majorare de capital înainte de aderarea Poloniei, având în vedere că cerința de înregistrare la instanța competentă a majorării de capital, în termen de șase luni, nu fusese respectată.

(76) După ce a descoperit că unele dintre măsurile pentru Șantierul Naval Gdynia reprezentau ajutor nou, Comisia și-a exprimat suspiciunea referitoare la îndeplinirea vreuneia dintre condițiile necesare pentru aprobarea ajutorului ca ajutor de restructurare.

3. *OBSERVAțIILE PĂRțILOR INTERESATE*

(a) ***Observațiile făcute de Șantierul Naval Gdynia***

(77) Beneficiarul a prezentat două tipuri de argumente: referitor la competența Comisiei privind măsurile prezentate în lista din anexa I partea B din decizie și referitor la suspiciunile Comisiei privind compatibilitatea cu piața comună a acestui ajutor, în măsura în care se considera că ar constitui ajutor nou.

(78) Referitor la restructurarea datoriei publice în temeiul capitolului 5a, beneficiarul a argumentat că acordarea ajutorului a reprezentat o decizie de restructurare din partea președintelui Agenției pentru Dezvoltare Industrială. Beneficiarul a susținut în continuare, totuși, la fel ca Polonia în faza inițială a investigației Comisiei, că decizia importantă a fost adoptată de președintele Agenției pentru Dezvoltare Industrială înainte de aderare, la 19 aprilie 2004.

(79) Beneficiarul a argumentat că acordul tuturor creditorilor publici individuali față de restructurare, în temeiul capitolului 5a, a fost cel care a constituit acordarea ajutorului înainte de aderare ([14]).

([14]) Pentru detalii, a se vedea punctul 67 din decizia Comisiei pentru deschiderea investigației formale.

(80) Contrar declarațiilor făcute de Polonia în prima fază a investigației Comisiei, beneficiarul a argumentat că, după data de 30 iunie 2003, nu se acumulase nicio dobândă pentru cazuri de neplată la datoriile la bugetul de stat restructurate în temeiul capitolului 5a.

(81) Beneficiarul a argumentat că expunerea exactă a statului referitor la măsura 32 (infuzia de capital) fusese cunoscută înainte de aderare și că, prin urmare, ajutorul trebuie privit ca fiind acordat înainte de aderare.

(82) De asemenea, beneficiarul a comentat asupra altor aspecte ale deciziei. În special, a declarat că garanțiile de producție oferite șantierului de Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export (*Export Credit Insurance Corporation*) nu reprezentau ajutor de stat. Beneficiarul a argumentat că sistemul de garanții al Corporației pentru Asigurarea Creditelor de Export este un sistem de autofinanțare în care, pe termen lung, primele încasate depășesc riscurile acoperite și sumele plătite în realitate. Beneficiarul a descris condițiile în care Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export emite aceste garanții (primele și tipul garanției solicitate).

(83) Referitor la cerința conform căreia ajutorul trebuie să se limiteze la nivelul minim necesar, beneficiarul a argumentat că valoarea ajutorului se limitase strict la nivelul minim și că ar fi justificată acordarea unui ajutor suplimentar, dacă ar fi accesibil. De asemenea, beneficiarul a sugerat că, chiar dacă Comisia ar defini cu strictețe costurile de restructurare (adică fără a include costurile de funcționare a șantierului), componenta de finanțare a acestor costuri care nu conțin ajutor de stat ar fi încă de ordinul a 30 %, respectând astfel Orientările privind restructurarea din 1999 ([15]).

(84) Beneficiarul a argumentat și că ajutorul de stat pentru Șantierul Naval Gdynia nu afectează concurența din Europa, susținând că adevărata amenințare în ceea ce privește concurența, pentru șantierele navale europene, provine din Orientul Îndepărtat. Beneficiarul a confirmat că navele container erau, de asemenea, construite pe alte șantiere navale europene, mai ales în Germania, dar a susținut că navele container construite în Germania erau diferite din punct de vedere al modelului și al specificațiilor tehnice. Beneficiarul a afirmat că niciun alt șantier naval din Uniunea Europeană nu construia nave de transport autovehicule și că, prin urmare, Șantierul Naval Gdynia nu concura, pe acest segment, cu niciun alt șantier naval din UE.

([15]) Beneficiarul declară că se aplică orientările comunitare din 1999 privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea societăților cu probleme (JO C 288, 9.10.1999, p. 2).

(85) În ultimul rând, beneficiarul a precizat că restructurarea sa ar fi complet finalizată până la sfârșitul anului 2007.

(b) ***Observațiile făcute de alte părți interesate***

(86) Danemarca și asociația Danish Maritime au susținut eforturile Comisiei de a se asigura că ajutorul de stat este acordat în conformitate cu normele aplicabile. S-a subliniat faptul că, urmare a situației de concurență de pe piața mondială a construcțiilor navale, câteva șantiere navale daneze fuseseră închise sau dăduseră faliment fără a beneficia de vreun ajutor de stat. De asemenea, s-a confirmat faptul că gama de produse a șantierelor daneze era asemănătoare cu cea a șantierelor poloneze, rezultatul fiind faptul că șantierele daneze ar putea fi afectate de o concurență neloială. Danemarca a solicitat, de asemenea, Comisiei să-i ceară Șantierului Naval Gdynia să își reducă capacitatea, astfel încât ajutorul de stat să nu fi fost folosit pentru creșterea capacității în exces din întreaga lume.

(87) Ray Car Carriers, în calitate de cel mai mare client al Șantierului Naval Gdynia și acționar minoritar al societății, a subliniat importanța Șantierului Naval Gdynia pentru propriile sale operațiuni, având în vedere contractele în derulare, încheiate cu șantierul. Societatea Ray Car Carriers era convinsă că, datorită forței sale de muncă foarte calificate și a conducerii existente, șantierul ar deveni unul dintre cele mai bune din Europa, dacă ar fi restructurat și dacă ar primi ajutor de stat în acest scop.

(88) Sindicatul Solidaritatea a subliniat situația tot mai proastă a șantierului, precizând faptul că o restructurare rapidă era necesară. Sindicatul a descris unele dintre măsurile de restructurare luate deja pe șantier și și-a exprimat încrederea că, având în vedere tehnologia și forța de muncă de care dispune, s-ar putea alătura șantierelor navale europene profitabile. Ajutorul de stat era, prin urmare, necesar pentru punerea în aplicare a planului de restructurare.

(89) Forum Okrętowe, asociația poloneză a întreprinderilor din industria construcțiilor navale, a explicat motivele dificultăților înregistrate de șantier și și-a exprimat sprijinul pentru procesul de restructurare și pentru utilizarea ajutorului de stat în acest scop.

(c) ***Observațiile Poloniei***

(90) La fel ca și beneficiarul, Polonia a comentat asupra aspectelor legate atât de competență, cât și de compatibilitate.

(91) Referitor la restructurarea datoriei publice în temeiul capitolului 5a, Polonia nu a oferit argumente suplimentare. Totuși, în răspunsul său la observațiile beneficiarului, Polonia și-a exprimat dezacordul referitor la interpretarea dată legislației poloneze de acesta din urmă.

(92) Referitor la măsurile 28-34 din anexa I partea B din decizie, Polonia nu a respins concluziile Comisiei din decizia de deschidere a investigației formale. Totuși, Polonia a prezentat un nou argument, în sensul că declarațiile reprezentanților diverselor autorități de stat, din cadrul Grupului pentru industria construcțiilor navale, referitor la planurile de extindere a acestor măsuri, ar trebui considerate angajamente oficiale. Aceste declarații au fost făcute înainte de aderare.

(93) Referitor la măsura 32 (infuzia de capital), Polonia a argumentat că, în măsura în care trezoreria participase la adunările acționarilor în calitate de proprietar al Șantierului Naval Gdynia, această măsură nu putea fi separată de acțiunile pe care le-a derulat ca autoritate care a acordat ajutorul public.

(94) În același timp, Polonia recunoaște că, în timp ce măsurile legate de infuziile de capital aparțin sferei dreptului de proprietate (*dominium*) și sunt supuse dreptului civil, în cazurile de majorare a capitalului social al societăților, ministrul (pentru trezorerie) este obligat să respecte și alte norme de drept public, care nu se aplică jucătorilor obișnuiți de pe piață (*imperium*).

(95) Ulterior, Polonia a explicat că regula de șase luni (termenul limită pentru înregistrarea în instanță a subscripțiilor la părțile sociale) era doar o cerință formală care nu avea niciun efect asupra momentului în care intra în vigoare obligația asociatului de a subscrie la părțile sociale. Polonia a continuat să susțină că această obligație a intrat în vigoare în 2004, înainte de aderare și că îndeplinirea acesteia impunea doar adoptarea unei noi hotărâri privind o majorare a capitalului social al șantierului naval, care a avut loc la 4 martie 2005. Trezoreria a efectuat subscrierea ulterior, la 23 iunie 2005.

(96) În ceea ce privește compatibilitatea noului ajutor cu piața comună, Polonia a declarat că planul de restructurare din 2004 reprezenta o bază economică sănătoasă pentru procesul de restructurare a șantierului. Polonia a confirmat că procesul de restructurare s-a derulat cu resurse financiare limitate. Ulterior, autoritățile poloneze au prezentat o scurtă descriere a măsurilor de restructurare, stabilite în planul de restructurare din 2004, pentru a demonstra că restructurarea nu avea doar scop financiar. Autoritățile au apărat măsurile compensatorii propuse în planul de restructurare din

2004 și puse în aplicare în cadrul grupului Șantierul Naval Gdynia. Referitor la cerința prin care ajutorul trebuie să se limiteze la un nivel minim necesar, Polonia a declarat că ajutorul nu a fost utilizat în alte scopuri în afara restructurării și a susținut că intensitatea ajutorului era de 31 %, adică ajutorul ca procent din costurile de restructurare totale, incluzând costurile de exploatare. Polonia a argumentat că renegocierea prețurilor contractuale, împreună cu profiturile acumulate și fluxul de numerar pozitiv generate de șantier în viitor, ar trebui privite ca reprezentând „contribuție proprie".

(97) Autoritățile poloneze au descris în detaliu modul în care funcționa sistemul de garanții al Corporației pentru Asigurarea Creditelor de Export și a argumentat că aceste garanții nu reprezentau ajutor de stat.

4. *DESCRIEREA CRONOLOGICĂ A EVENIMENTELOR DECISIVE CARE AU URMAT DECIZIEI COMISIEI DE DESCHIDERE A INVESTIGAȚIEI FORMALE*

(98) Investigația Comisiei și evenimentele care au avut loc pe parcursul acesteia sunt prezentate mai jos, pe scurt.

(99) Ca răspuns la decizia Comisiei de deschidere a investigației formale, autoritățile poloneze au prezentat, în toamna anului 2005, explicații de două tipuri: în primul rând, punerea sub semnul îndoielii a competenței Comisiei de a acționa asupra măsurilor identificate ca ajutor nou în decizia sa și, în al doilea rând, argumentarea că măsurile ar fi compatibile cu piața comună ca ajutor de restructurare, chiar dacă ar reprezenta ajutor nou. Reacția Șantierului Naval Gdynia față de decizia Comisiei a fost asemănătoare. Ambele sunt descrise în continuare.

(100) În susținerea argumentului său privind compatibilitatea ajutorului, Polonia a transmis Comisiei planul din 2004 pentru restructurarea Șantierului Naval Gdynia, care era identic cu planul de restructurare pentru care Comisia a deschis investigația formală, ca urmare a suspiciunilor legate de credibilitatea și soliditatea acestuia. Totuși, Comisia a analizat cu atenție planul de restructurare din 2004 și a cerut sprijinul unui consultant extern. Comisia a concluzionat că planul de restructurare din 2004 nu îndeplinea niciuna dintre condițiile necesare pentru aprobarea ajutorului de restructurare, stabilite de orientările relevante. La reuniunea din 22 februarie 2006, Comisia a explicat autorităților poloneze principalele suspiciuni pe care le are. Comisia a subliniat principalele puncte slabe ale planului de restructurare din 2004: nivelul redus al investițiilor, nivelul redus al productivității planificate, costuri de producție ridicate, în special cheltuielile de regie și insuficienta consolidare a propriei baze de capital a șantierului. Ajutorul oferit șantierului trebuie privit ca ajutor de exploatare menit să susțină restructurarea datoriilor și funcționarea neîntreruptă a șantierului.

(101) În decembrie 2005, Comisia a aflat, din surse publice ([16]), că societatea Korporacja Polskie Stocznia (denumită în continuare „KPS"), un grup de capital în proprietate publică, fusese creată în scopul integrării celor trei șantiere navale majore din Polonia, adică cele din Gdynia, Gdańsk și respectiv Szczecin, sub o singură umbrelă (acțiune denumită în continuare „planul de consolidare"). Principalul rol al KPS era acela de a finanța producția șantierelor navale. În niciuna dintre etapele procedurii, Polonia nu a informat Comisia cu privire la planul de consolidare, nici înainte, nici după decizia de deschidere a procedurii de investigație formală.

(102) În același timp, Comisia a aflat din presă despre discuțiile în derulare, privind vânzarea șantierelor navale din Gdynia și Gdańsk unor investitori strategici și privind separarea celor două societăți, care, până la acel moment, funcționaseră ca parte din același grup. Prin scrisoarea din 13 ianuarie 2006, Comisia a solicitat guvernului polonez să își detalieze strategia reală referitoare la Șantierul Naval Gdynia.

(103) Polonia a explicat, prin scrisoarea din 20 februarie 2006, că un plan de consolidare fusese, într-adevăr, prevăzut anterior, dar că se renunțase la el și că o nouă strategie de restructurare a sectorului de construcții navale din Polonia ar urma să fie adoptată în scurt timp.

(104) La reuniunea din 22 februarie 2006 și prin scrisoarea din 13 martie 2006, autoritățile poloneze au informat Comisia că planul de restructurare din 2004 era depășit și trebuia modificat. Autoritățile poloneze s-au angajat să transmită, până în luna iunie 2006, planul de restructurare modificat. De asemenea, autoritățile poloneze au prezentat principalele caracteristici ale noii strategii de restructurare pentru sectorul construcțiilor navale din Polonia. În primul rând, Șantierul Naval Gdańsk urma să fie separat de Grupul Șantierul Naval Gdynia cât de curând posibil. În al doilea rând, guvernul urma să aprobe o infuzie de capital privat în șantierele navale din Gdańsk și Gdynia, având ca obiectiv pe termen lung privatizarea integrală a șantierelor.

(105) Adunarea generală a Șantierului Naval Gdynia, care a avut loc la 19 aprilie 2006, a decis asupra unei majorări de capital în valoare de maxim 300 de milioane PLN. Consiliul de administrație a fost autorizat să caute investitori interesați să participe la această majorare. În consecință, memorandumul de informare din mai 2006 a fost pus la dispoziția investitorilor potențiali începând cu 10 mai 2006, iar aproximativ 80 de asemenea investitori au fost abordați direct de consultantul pe probleme de privatizare al

([16]) Procesele-verbale ale Cabinetului, din 25 ianuarie 2005 și 5 octombrie 2005, publicate pe pagina web.

Șantierului Naval Gdynia. Șantierul Naval Gdynia a primit două oferte preliminare de participare la majorarea capitalului, de la Donbas, societatea ucraineană producătoare de oțel și de la principalul client al șantierului, Ray Car Carriers. Aceste două societăți au transmis, în cele din urmă, ofertele finale la 28 august 2006, oferte care erau, totuși, condiționate de acoperirea și anularea datoriilor de către vânzător – statul. În conformitate cu graficul anunțat de Polonia (scrisoarea din 26 septembrie 2006), negocierile cu cei doi ofertanți urmau să se finalizeze la sfârșitul lunii octombrie 2006, iar subscrierea la noile părți sociale urma să se încheie la 15 decembrie 2006.

(106) Comisia a primit primul proiect al planului de restructurare din 2006 la 9 iunie 2006. După ce a vizitat șantierul și a primit opinia unui consultant extern, Comisia și-a exprimat preocuparea serioasă privind acest proiect pe durata unei vizite pe șantier, care a avut loc la 13 iunie 2006, dar și în scris, la 17 iulie, subliniind faptul că planul de restructurare nu părea să fie suficient de amplu pentru a asigura viabilitatea pe termen lung a șantierului, că nu fusese introdusă nicio dispoziție privind finanțarea procesului de restructurare, că nu exista nicio estimare reală a finanțării restructurării din resurse care să nu conțină ajutor de stat și că, în ultimul rând, nu fuseseră propuse nici un fel de măsuri compensatorii. Referitor la faptul că sprijinul neîntrerupt reprezentat de garanțiile de finanțare a navelor, furnizate de o agenție guvernamentală, Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export, Comisia a avertizat șantierul și autoritățile poloneze că aceste garanții reprezentau ajutor de stat.

(107) În ciuda acestor avertismente, planul de restructurare din 2006 a fost transmis, în cele din urmă, de Polonia în septembrie 2006, cu o întârziere de două luni, dar fără a conține diferențe prea mari față de primul proiect. Principalele critici aduse de Comisie la adresa planului de restructurare din 2006 sunt descrise mai jos.

(108) La o reuniune din 7 decembrie 2006 și prin scrisoarea din 29 ianuarie 2007, Comisia a precizat autorităților poloneze că o analiză preliminară concluzionase că planul de restructurare din 2006 nu respecta niciuna dintre condițiile pentru aprobarea ajutorului de restructurare în conformitate cu orientările curente.

(109) Autoritățile poloneze au anunțat, în cadrul reuniunii, că intenționau să relanseze privatizarea Șantierului Naval Gdynia printr-o procedură deschisă și transparentă, în vederea atragerii unui investitor privat care să preia integral controlul asupra șantierului. Polonia a arătat că procesul de privatizare urma să fie finalizat până în iunie 2007. În așteptarea întocmirii documentelor de privatizare, Polonia a cerut Comisiei să emită o declarație privind măsurile necesare compensatorii pentru Șantierul Naval Gdynia, astfel încât investitorii potențiali să poată primi informațiile corecte.

(110) În următoarele luni, Șantierul Naval Gdynia a continuat discuțiile cu cei doi investitori, Donbas și Ray Car Carriers, care și-au prezentat ofertele în august 2006. În același timp, guvernul a întocmit diverse documente de privatizare, în vederea relansării procesului de privatizare în cazul în care negocierile în derulare ar fi eșuat. În mai 2007, guvernul polonez a anunțat că negocierile eșuaseră și că procesul de privatizare urma să fie relansat. Prin scrisoarea datată 22 iunie 2007, Polonia a transmis un nou grafic pentru procesul de privatizare, indicând că decembrie 2007 urma să fie termenul limită provizoriu pentru finalizarea sa, adică la o jumătate de an după termenul limită inițial, în legătură cu care Polonia se angajase în ianuarie 2007. Prin scrisoarea din 31 iulie 2007, Comisia a arătat că procesul de privatizare nu mai putea fi amânat deloc. De asemenea, Comisia a avertizat Polonia că, în acel moment, se părea că nu fuseseră îndeplinite condițiile de redobândire a viabilității pe termen lung a șantierului și de finanțare a restructurării, cel puțin parțial, din resurse care să nu conțină ajutor de stat.

(111) În același timp, ca urmare a unui acord încheiat între Comisarul Kroes și Ministrul Woźniak în decembrie 2006, Comisia s-a implicat în discuții intensive cu autoritățile poloneze și cu Șantierul Naval Gdynia, în vederea stabilirii măsurilor compensatorii necesare. Prin scrisoarea din 28 februarie 2007, Polonia s-a angajat să închidă docul SD I din Șantierul Naval Gdynia după finalizarea comenzilor neonorate încă și după finalizarea investițiilor necesare în docul uscat SD II, adică în ianuarie 2010.

(112) Pentru a verifica dacă această propunere reprezenta o măsură compensatorie autentică, Comisia a cerut Șantierului Naval Gdynia să îi pună la dispoziție informații cu privire la anumite chestiuni. În cele din urmă, Comisia a informat Polonia, prin scrisoarea din 31 iulie 2007, că era pregătită, într-o formă preliminară, să considere închiderea docului uscat SD I ca măsură compensatorie suficientă, cu condiția ca închiderea să conducă la desființarea instalației, astfel încât să se renunțe pentru totdeauna la asamblarea navelor și la lansarea lor și ca închiderea să fie pusă în aplicare la 1 septembrie 2009 sau mai devreme, dacă nava 8185/04, ultima navă aflată pe registrul de comenzi al șantierului la data de 8 martie 2007, ar fi lansată înainte de această dată. În plus, în 2009, docul SD I nu putea fi folosit decât pentru asamblarea celor două nave programate pentru a fi asamblate pe acest doc în 2009, nave care nu puteau fi transferate pe docul SD II (navele pentru transportul gazului petrolier lichefiat 8185/03 și 8185/04). Fundamentul concluziei Comisiei este descris mai jos.

(113) Noua procedură de privatizare, pe baza Legii privatizării din 30 august 1996, a intrat în vigoare în iulie 2007. La 5 iulie 2007, Adunarea generală a Șantierului Naval Gdynia a adoptat o hotărâre privind o majorare a capitalului, în valoare de 515 milioane PLN, prin care părțile sociale urmau să fie subscrise de trezorerie dacă privatizarea urma să se încheie cu succes. La 4 iulie 2007, a fost redactat un memorandum de informare. Acesta a fost pus la dispoziția investitorilor potențiali la 10 iulie 2007, adică la data la care invitația de participare la licitație a fost publicată în presa internațională și în cea din Polonia. Așa cum se descrie în procedura de mai sus, Comisia a transmis observațiile sale la memorandumul de informare, de care Polonia a ținut cont în mod corespunzător.

(114) Observând că se înregistrează întârzieri suplimentare în procesul de privatizare, Comisia a cerut Poloniei, prin scrisoarea din 3 octombrie 2007, să finalizeze imediat procesul de privatizare. Prin scrisoarea din 23 octombrie 2007, Polonia a informat Comisia că privatizarea nu va fi finalizată conform planului, adică la sfârșitul anului 2007. În schimb, Polonia s-a angajat să înceapă, în luna ianuarie 2008, negocierile cu investitorii selecționați. Comisia și-a reiterat îngrijorarea referitor la întârzierile apărute, prin scrisoarea din 30 noiembrie 2008 și a arătat că se aștepta ca noul proprietar al Șantierului Naval Gdynia să depună primul proiect al unui nou plan de restructurare până la sfârșitul lunii februarie 2008. Această cerință a fost ulterior repetată de Comisie cu numeroase ocazii. Comisia a insistat de multe ori cu privire la respectarea, cu strictețe, a graficului de privatizare, declarând că aparent nu există nicio justificare ca Polonia să reînceapă procesul de privatizare.

(115) Polonia a informat Comisia că unsprezece societăți solicitaseră memorandumul de informare al Șantierului Naval Gdynia și că patru societăți depuseseră oferte inițiale până 1 octombrie 2007- termenul limită. Cele patru societăți au fost acceptate pentru o examinare „de investigare" (*due diligence*). În cele din urmă, până la termenul limită de 20 decembrie 2007, au fost depuse trei oferte. La sfârșitul lunii ianuarie 2008, Polonia s-a hotărât să înceapă negocieri cu doi dintre acești investitori. La mijlocul lunii februarie 2008, Polonia a anunțat că procesul de privatizare a Șantierului Naval Gdynia ar urma să se încheie în vara anului 2008, adică cu un an mai târziu de data promisă de Polonia în ianuarie 2007.

(116) La 20 martie 2008, unul dintre acești investitori, Amber Sp. z o.o. (denumit, în continuare, „Amber"), filială a Złomrex, o societate poloneză activă în domeniul comercializării oțelului, a beneficiat de drepturi exclusive de negociere, care au fost ulterior extinse de câteva ori, încetând, în cele din urmă, la 12 mai 2008.

(117) La 29 februarie 2008, Polonia a transmis Comisiei un proiect al planului de restructurare pentru Șantierul Naval Gdynia, întocmit de Amber ([17]). La 9 aprilie 2008, Amber a transmis, prin e-mail, proiecțiile financiare actualizate. Comisia a prezentat observații verbale privind acest proiect la o reuniune la care au participat reprezentanți din partea autorităților poloneze, Amber și Șantierul Naval Gdynia, reuniune care a avut loc în Varșovia la 10 aprilie 2008, precum și observații scrise, prin scrisoarea din 21 aprilie 2008.

(118) La o reuniune la care au participat autoritățile poloneze, din 12 mai 2008, Amber a anunțat că se retrăsese din procesul de privatizare a Șantierului Naval Gdynia. În aceeași zi, Polonia a informat Comisia cu privire la acest lucru. În justificarea deciziei sale, trimisă la trezorerie, Amber a spus că principalul motiv al retragerii sale este faptul că, după o analiză aprofundată „de investigare" (*due diligence*) a situației în care se afla șantierul naval, a concluzionat că șantierul nu ar putea redeveni profitabil nici măcar după punerea în aplicare a măsurilor de restructurare, inclusiv după investiții semnificative.

(119) La 15 mai 2008, autoritățile poloneze au decis să finalizeze procesul de privatizare, sub forma unei invitații publice la negociere cu ofertanții ale căror oferte fuseseră admise la procedura care a început în 2007.

(120) La 26 mai 2008, Polonia a informat Comisia că procesul de privatizare fusese relansat. În următoarele rapoarte zilnice, autoritățile poloneze au informat Comisia cu privire la măsurile pe care le luaseră pentru a găsi un cumpărător pentru Șantierul Naval Gdynia. Polonia a trimis Comisiei câteva scrisori, în care investitorii potențiali își exprimau interesul de a fi informați cu privire la derularea procesului de privatizare și de a primi memorandumul de informare, în momentul în care acesta ar fi disponibil.

(121) La reuniunea din 10 iunie 2008, a ieșit la iveală faptul că autoritățile poloneze participau la discuții intense cu ISD Polska, actualul proprietar al Șantierului Naval Gdańsk, privind eventuala achiziționare a Șantierului Naval Gdynia și o fuziune între cele două șantiere. Polonia a propus noi măsuri compensatorii și a arătat că

([17]) *Sursa:* Planul de afaceri al Șantierului Naval Gdynia pentru 2008-2012, întocmit de Amber în decembrie 2007 și transmis Comisiei la 29 februarie 2008, înregistrat la 3 martie 2008.

noul investitor solicitase un ajutor de stat suplimentar, ca o condiție pentru a participa la privatizare. De asemenea, Polonia a informat Comisia că ISD Polska pregătea un plan de restructurare comun pentru ambele șantiere, care urma să fie transmis Comisiei până la 26 iunie 2008, în conformitate cu ordinul de furnizare a informațiilor adoptat de Comisie referitor la cazul de ajutor de stat C 18/2005 ([18]).

(122) La cererea autorităților poloneze, Comisia a informat Polonia și ISD Polska, la reuniunea din 10 iunie 2008 și, din nou, la reuniunea din 13 iunie 2008, că anumite condiții cadru ar trebui îndeplinite în cazul în care ISD Polska ar urma să achiziționeze Șantierul Naval Gdynia, cu intenția de a-l administra împreună cu cel din Gdańsk. Aceste condiții cadru constau în cerința ca ISD Polska să prezinte un plan de restructurare comun pentru ambele șantiere, până la 26 iunie 2008, să contribuie semnificativ la costurile de restructurare și să adopte măsurile necesare compensatorii, în conformitate cu orientările relevante. Comisia a declarat că propunerea societății ISD Polska privind contribuția la costurile de restructurare era insuficientă, ținându-se cont de valoarea ajutorului de stat pe care șantierul îl primise în trecut și de ajutorul suplimentar pe care ISD Polska îl solicitase în legătură cu privatizarea.

(123) Prin scrisoarea din 6 iunie 2008, Polonia a informat Comisia că guvernul adoptase, la 3 iunie 2008, o decizie de a contribui, cu suma de 515 milioane PLN, la capitalul Șantierului Naval Gdynia, parțial pentru acoperirea pierderilor anticipate în legătură cu contractele de construcții navale existente.

(124) La 26 iunie 2008, Comisia a primit un proiect al planului de restructurare din iunie 2008 întocmit de ISD Polska, intitulat „Planul de restructurare a noului șantier naval Gdańsk-Gdynia", prezentând o strategie comună de restructurare pentru șantierele navale din Gdańsk și Gdynia [denumit în continuare „planul comun de restructurare a ISD)"]. De asemenea, Comisia a primit un proiect al planului de restructurare din iunie 2008 și întocmit de către Polish Shipbuilding Company, intitulat „Planul de restructurare a Șantierului Naval Gdynia pentru perioada 2008-2012" (denumit, în continuare, „planul de restructurare a PSC"). În continuare, prezentăm o scurtă descriere a acestor două planuri.

(125) Prin scrisoarea din 14 iulie 2008, Polonia a informat Comisia că privatizarea Șantierului Naval Gdynia continua și a cerut mai mult timp pentru ca investitorii potențiali să finalizeze planul de restructurare. Polonia s-a angajat să transmită, cel târziu la 12 septembrie 2008, un plan definitiv pentru restructurarea Șantierului Naval Gdynia.

(126) Comisia a fost de acord să aștepte până la momentul în care s-ar lua o decizie privind transmiterea unui plan definitiv de restructurare.

([18]) Decizia Comisiei din 23 mai 2008 [C(2008) 2277].

(127) La 12 septembrie 2008, Polonia a prezentat planul final de restructurare, întocmit de ISD Polska și intitulat „Planul de restructurare a noului șantier naval Gdańsk-Gdynia (denumit în continuare" planul comun de restructurare din 12 septembrie), care este, în fond, o versiune actualizată a planului comun de restructurare din 26 iunie 2008.

5. *PLANUL DE RESTRUCTURARE DIN 2006*

(128) În conformitate cu planul de restructurare din 2006, modificările aduse planului de restructurare din 2004 erau necesare din cauza unei schimbări a climatului macroeconomic, adică aprecierea zlotului în fața dolarului american de la 4,1 PLN la 3,0 PLN pentru 1 USD, precum și din cauza creșterii prețului la oțel de la 300 USD/t la 700 USD/t, ceea ce avusese un impact negativ asupra situației economice a șantierului naval, împreună cu ajutorul de stat insuficient, urmarea fiind faptul că planul de restructurare din 2004 nu a putut fi pus în aplicare integral.

(129) Planul de restructurare din 2006, întocmit de șantier cu sprijinul societății Ernst & Young, acoperă perioada cuprinsă între 2006 și 2012. Totuși, cele mai multe dintre măsuri vor fi puse în aplicare până la sfârșitul anului 2009. Planul de restructurare din 2004 acoperea perioada dintre 2003 și 2008.

(130) Obiectivele planului de restructurare din 2006 vor limita, de fapt, costurile de exploatare, vor îmbunătăți eficiența pe șantierul naval și vor asigura profitabilitatea construcțiilor navale. În acest scop, șantierul naval a intenționat, inițial, să renegocieze contractele existente, eliminând astfel pierderile care urmau să fie generate de navele planificate a fi finalizate în 2006 și 2007. În plus, un program de reducere a costurilor ar avea ca scop scăderea costurilor de producție.

(a) ***Strategia de vânzare***

(131) Strategia de vânzare planificată urma să se concentreze asupra navelor standard, care includeau nave container și nave de transport autovehicule. De asemenea, șantierul naval intenționa să mențină capacitatea pentru piețele de nișă, în cazul apariției unor oferte rentabile.

(b) ***Restructurare industrială și operațională***

(132) Principalele măsuri sunt:

— o creștere a eficienței prin investiții de 61 de milioane EUR în perioada 2007-2009. Investițiile sunt menite să elimine blocajele din procesul de producție (în special în prefabricarea oțelului) și să sporească eficiența. De asemenea, sunt programate investiții IT de 6,6 milioane EUR;

— restructurarea forței de muncă, adică eliminarea contractelor de muncă încheiate pe perioadă determinată, tot mai des utilizate, precum și măsurile menite să contribuie la atingerea nivelurilor de ocupare stabilite. Introducerea unei scheme de stimulente. De asemenea, șantierul naval intenționează să crească salariile muncitorilor implicați direct în producție, cu 10 % în 2006 și cu 4 % pe an din 2008 până în 2010. Nivelul ridicat de absenteism și lipsa muncitorilor calificați sunt, în prezent, principalele probleme cu care se confruntă șantierul;

— planul a subliniat importanța protejării șantierului împotriva riscului valutar. În acest scop, 70 % din încasările șantierului vor fi acoperite împotriva riscului valutar, pentru perioada 2007 până în 2012, prin intermediul tranzacțiilor de schimb valutar;

— continuarea scindării altor filiale (cum ar fi Zakładowa Służba Ratownicza, Wydział Technicznej Obsługi Urządzeń Dźwignicowych etc.) și vânzări de active;

— îmbunătățiri ale procesului de proiectare (standardizarea soluțiilor de proiectare). De asemenea, acest lucru include varianta înființării biroului de proiectare, care trebuia decisă în 2007.

— alte măsuri, cum ar fi renegocierea contractelor, aplicarea clauzelor de indexare din contracte pentru acoperirea împotriva riscurilor valutare, scheme de stimulente pentru angajați, optimizarea proceselor și vânzări de active financiare.

(c) ***Măsuri de restructurare financiară***

(133) Șantierul Naval ar trebui să deruleze o restructurare financiară. La sfârșitul anului 2005, capitalurile proprii erau de 285,4 milioane PLN. Se stabilise îmbunătățirea situației capitalurilor proprii ale șantierului în 2006-2007 prin intermediul unei infuzii de capital, în valoare totală de 1 015 milioane PLN: o majorare a capitalului, de 500 de milioane PLN în 2006, urma să fie finanțată de investitori privați, iar o majorare a capitalului, de 515 de milioane PLN în 2007, prin intermediul unui investitor privat sau public.

(d) ***Cifre țintă la sfârșitul perioadei de restructurare – recăpătarea viabilității pe termen lung***

(134) La sfârșitul perioadei de restructurare, în 2009, producția șantierului naval este estimată la nivelul de 298 610 CGT, față de nivelul de 279 258 CGT în 2006. Numărul de nave construite se va reduce de la 13 în 2006 (8 nave container și 5 nave de transport autovehicule) la 11 (5 nave container și 6 nave de transport autovehicule). Se estimează că producția va mai crește, ajungând la nivelul de 324 110 CGT în 2012 (12 nave).

(135) Numărul mediu de angajați se va reduce de la 5 208 în mai 2006 la un nivel țintă de 4 530 la sfârșitul anului 2007.

(136) Se estimează creșterea productivității (indicele numărului de ore de muncă necesare) de la 44,8 ore de muncă pe om/CGT în 2007 la 37,0 ore de muncă pe om/CGT în 2012. În conformitate cu consultantul Comisiei, productivitatea celor mai eficiente șantiere din Europa, cu care se face comparația, este sub 20 ore de muncă pe om/CGT.

(137) Se estimează că cifra de afaceri va crește de la 1.599 de milioane PLN în 2005 la 1.869 de milioane PLN în 2012. Se estimează creșterea profitului din exploatare de la 7,35 milioane PLN în 2005 și – 233,5 milioane PLN în 2006 la 67,68 milioane PLN în 2012, primul an profitabil fiind anul 2009.

(e) ***Analiza sensibilității***

(138) Planul include o analiză a sensibilității privind următoarele chestiuni:

— aprecierea PLN față de USD, cu 0,05 PLN și 0,1 anual, spre deosebire de cursul de schimb constant PLN/USD 3,00, conform scenariului de bază;

— menținerea producției de nave la nivelul de 10 nave în 2009-2010, în timp ce, în scenariul de bază, urmau să fie produse 11 nave în 2009-2010 și 12 în 2011-2012;

— creșterea mai rapidă a diverselor cote parte de redistribuire (*settlement rates*) (remunerația muncii și ratele pentru cooperare variabilă și invariabilă) în 2008-2012, față de scenariul de bază;

— scăderea prețurilor navelor, cu 5 % și 10 % în 2009-2012;

— creșterea prețurilor materialelor, combinate cu o creștere a prețurilor navelor, începând cu anul 2007.

(f) ***Măsurile compensatorii***

(139) Planul de restructurare din 2006 a propus limitarea capacității la 340 000 CGT pe an ca măsură compensatorie, presupunând că șantierul are o capacitate tehnică de 540 000 CGT. Așa cum se explică în detaliu în continuare, în februarie 2007, Polonia a propus închiderea definitivă a docului uscat SD I. Șantierul a pus la dispoziție date care dovedesc că dispune, în prezent, de o capacitate tehnică care este mult sub nivelul de 540 000 CGT. În cele din urmă, Comisia și-a dat acordul preliminar cu privire la propunerea de reducere a capacității, care înlocuia măsurile compensatorii prezentate în planul de restructurare din 2006.

6. *PLANUL COMUN DE RESTRUCTURARE ÎNTOCMIT DE ISD*

(140) În calitate de proprietar majoritar al șantierului naval din Gdańsk, ISD Polska a intrat în procesul de privatizare după retragerea societății Amber din runda de privatizare lansată în 2007. Conform celor de mai sus, ISD Polska a revizuit planul de restructurare pe care l-a transmis Comisiei la 26 iunie 2008, transmițând o versiune actualizată la 12 septembrie 2008. Următoarea descriere explică, unde este cazul, modificările efectuate în planul comun de restructurare din septembrie.

(141) Motivația pentru strategia de afaceri comună întocmită de ISD Polska este că ar trebui să fie utilizate operațiunile combinate orientate spre același rezultat, dintre cele două șantiere, iar cele mai bune active de producție din ambele facilități ar trebui unite ([19]). Principalele depozite de materiale se vor afla la Șantierul Naval Gdynia, unde va avea loc și prefabricarea tablei și profilelor. Tabla și profilele vor fi transportate pe apă până la Șantierul Naval Gdańsk, unde se vor produce secțiunile și blocurile. Asamblarea se va realiza pe docurile de la Șantierul Naval Gdynia, iar echiparea finală va avea loc în danele din ambele șantiere.

(142) Planul comun de restructurare se referă la eșuarea planului de restructurare din 2006 privind recăpătarea viabilității șantierului și identifică cauzele actualelor dificultăți financiare ale ambelor șantiere navale. Acestea includ în special eșuarea procesului de privatizare a șantierului și eșecul aferent în aducerea capitalului șantierului la niveluri care să permită restructurarea, precum și faptul că șantierul nu a primit suficiente sume din ajutorul de stat. De asemenea, planul comun de restructurare identifică factorii macroeconomici, cum ar fi aprecierea zlotului polonez în fața dolarului american, creșterea prețurilor la oțel și factorii interni, cum ar fi plecarea multor muncitori calificați de pe șantier, nivelul redus al productivității și semnarea unor contracte fără asigurarea necesară împotriva modificărilor cursului de schimb și ale costurilor materialelor, ceea ce generează pierderi pentru șantierul naval.

(143) Scopul planului comun de restructurare constă în recăpătarea viabilității celor două societăți restructurate, șantierele navale din Gdynia și Gdańsk: deși prezenta decizie se referă doar la Șantierul Naval Gdynia, următoarea descriere și evaluarea planului comun de restructurare trebuie să țină cont, evident, și de existența șantierului naval din Gdańsk, de eforturile din trecut pentru restructurarea acestuia și de ajutorul de stat pe care l-a primit și îl va primi în viitor.

([19]) Ajutorul de stat pentru Șantierul naval Gdańsk este supus, de asemenea, unei proceduri formale de investigație, inițiate prin decizia Comisiei din 1 iunie 2005 în cazurile de ajutor de stat C 17/05 și C 18/05 ajutor de restructurare pentru Șantierul naval Gdynia ajutor de restructurare pentru Șantierul naval Gdańsk (JO C 220, 8.9.2005, p. 7).

(a) ***Strategia de vânzare***

(144) În conformitate cu planul comun de restructurare, șantierele navale care au fuzionat ar trebui să se implice în două activități: activități de construcții navale și activități care nu implică construcții de nave.

(145) În ceea ce privește activitatea de construcții navale, pe termen scurt, ISD Polska va viza segmentele de piață cum ar fi navele container (de dimensiuni mici până la medii, 500-3 000 TEU), navele de mărfuri generale [nave „clasice" pentru transportul mărfurilor uscate, nave multifuncționale și nave de transport structuri mari (*heavy lift vessels*)] și nave pentru transport autovehicule (nave mari exclusiv pentru transportul autovehiculelor, dimensiuni C6600) și va demara, de asemenea, activități pe segmentul navelor *off-shore* (de exemplu, nave de remorcare, de manevrare a ancorei, nave de aprovizionare platformă, bărci pentru echipaj), care ar putea deveni dominante pe termen mediu.

(146) Analiza de piață se bazează pe o comparație cu producția altor șantiere navale europene și experiența șantierelor navale care au fuzionat. Planul recunoștea că ar trebui dobândite cunoștințele necesare pentru producția navelor *off-shore* și că, în primii ani, producția s-ar derula prin intermediul subcontractanților. Planul comun de restructurare din septembrie descrie experiența anterioară a Șantierului Naval Gdańsk în construcția corpurilor de navă pentru navele *off-shore* și explică faptul că registrul de comenzi al șantierului include nave de acest gen. Planul arăta, de asemenea, că Șantierul Naval Gdańsk semnase de curând o scrisoare de intenție pentru colaborarea, pe cinci ani, cu o companie recunoscută în domeniul construcției de nave *off-shore*, care ar subcontracta șantierului din Gdańsk corpuri de navă cu un nivel crescut de complexitate. Planul prevedea o trecere treptată de la această activitate de subcontractare pentru construcția de nave *off-shore* complet echipate și recunoștea nevoia de dobândire treptată a capacității necesare pentru construcția de nave complet echipate și pentru crearea unei rețele de furnizori.

(147) Portofoliul de producție planificat presupune că producția navelor container a fost inițial menținută, fiind apoi marginalizată treptat până în 2011 și apoi întreruptă. Planul prevede ulterior un portofoliu care include nave *off-shore* și nave mari pentru transportul autovehiculelor, C6600. În conformitate cu planul comun de restructurare, după luna iunie, șantierele care fuzionaseră urmau să încheie contracte pentru 13 nave în 2008 (3 nave container, 5 nave *off-shore* și 5 nave de transport autovehicule), 16 nave în 2009 (2 nave container, 8 nave *off-shore* și 6 nave de transport autovehicule), 15 nave în 2010 și 2011 (1 navă container, 7 nave *off-shore* și 7 nave de transport autovehicule), 17 nave în

2012 (10 nave *off-shore* și 7 nave de transport autovehicule) și 18 nave în 2013 și 2014 (14 nave *off-shore* și 4 nave de transport autovehicule). Planul de producție a fost modificat în planul comun din septembrie: între 2009 și 2011, anual urmau să fie construite 12-13 nave (5-7 nave de transport autovehicule și 6 nave *off-shore*; registrul de comenzi nu conține nave container după anul 2008).

(148) Referitor la activitatea care nu implică construcții de nave, ISD Polska intenționează să demareze producția unor structuri eoliene și structuri din oțel pe șantierele navale care au fuzionat. Planul prevede că producția de structuri eoliene va demara în 2011 (75 bucăți), crescând la 350 până în 2014 (cu lungime planificată de 80 de metri).

(149) Planul din iulie prevedea producția unor structuri diverse din oțel (de exemplu, brațe de macara, structuri de depozitare, structuri din oțel pentru industria construcțiilor civile și părți de nave), crescând de la 2 174 tone în 2008 la 13 500 tone în 2011 ([20]).

(150) Planul de restructurare din septembrie prevede detalii privind cunoștințele pe care le deține ISD Polska (sau alte societăți din grupul Donbas) în domeniul structurilor din oțel. Se preconizează mutarea unei părți din producție de la Huta Częstochowa pe șantierele care au fuzionat. Planul prezintă pe scurt rezultatele unui studiu de piață, realizat de un consultant independent (Roland Berger), în vederea creării unui segment pentru structurile din oțel la Șantierul Naval Gdańsk, după ce ISD Polska l-a achiziționat la începutul anului 2007. În conformitate cu planul, studiul respectiv prevede creșterea segmentului alocat structurilor din oțel în Europa și Polonia în special (de exemplu, dezvoltarea infrastructurii cu ajutor din partea fondurilor structurale). Acest studiu nu a fost transmis Comisiei.

(151) Planul din septembrie conține diferite previziuni pentru volumul producției de structuri din oțel, așa cum se arată în următorul tabel 1a.

Tabelul 1a

Producția planificată a structurilor din oțel, exprimată în tone (planul comun de restructurare din septembrie 2008)

Produse	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Brațe de macara	274	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
Structuri de ridicare (*lifts*)	0	1 100	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Structuri de depozitare	1 500	6 000	16 000	22 400	36 000	36 000	36 000
Structuri din oțel pentru construcții civile	0	1 100	3 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Părți de nave	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) ***Restructurare industrială și operațională***

(152) Planul comun de restructurare indică faptul că mijloacele de producție ale ambelor șantiere s-au deteriorat mult și sunt la același nivel la care se aflau cele ale șantierelor navale europene la începutul anilor 1990. Valoarea investițiilor prevăzute este de 111 milioane EUR pentru construcțiile navale și de 193 de milioane PLN pentru construcțiile din afara domeniului naval (175 de milioane PLN pentru structuri eoliene și 18 milioane PLN pentru structurile din oțel).

(153) Investițiile în construcțiile navale vor fi puse în aplicare în două etape care se suprapun, între 2009 și 2011. Cele mai importante investiții ([21]) se realizează în tăierea tablei, producția de panouri plate (*flat panels*), un nou magazin de țevi și o nouă hală de asamblare secțiuni. Aceste investiții, împreună cu modificările organizatorice, ar putea duce la o îmbunătățire a productivității, și anume de la nivelul actual de 45 de ore de muncă pe om/CGT la nivelul țintă de 20 de ore de muncă pe om/CGT ([22]).

([20]) Se estima o creștere a producției următoarelor articole: brațe de macara, de la 474 tone în 2008 la 1 700 tone în 2009; structuri de depozitare, de la 1 700 tone în 2008 la 6 000 tone în 2009; structuri din oțel pentru construcții,civile de la 0 la 3 900 tone în 2011; părți de nave pentru alți producători, de la 0 la 1 900 tone în 2011.

([21]) A se vedea tabelul 42, p. 138, și diagrama 37, p. 140 din planul comun de restructurare al ISD, pentru o listă amănunțită a investițiilor.

([22]) Diagrama numărul 38, p. 141 din planul comun de restructurare al ISD.

(154) Principalele nevoi organizatorice se referă la: vânzări (contracte), achiziționarea de materiale și servicii, capacități de proiectare, producție, resurse umane și tehnologii ale informației.

(155) Programul de restructurare comun prevede înființarea unui centru de planificare care ar răspunde de planificarea eficientă a producției la toate nivelurile organizatorice ale șantierelor care au fuzionat. Scopul înființării acestui centru este acela de a reduce orice neajuns în planificarea, programarea, stabilirea bugetului și verificarea procesului de producție.

(156) În ceea ce privește contractarea, ISD Polska intenționează să introducă clauze de indexare, pentru protejarea șantierului împotriva creșterilor prețurilor materialelor și salariilor, prin transferarea riscului asupra proprietarului navei. De asemenea, șantierul ar trebui să introducă un nou model de contract. La planul comun de restructurare din septembrie au fost anexate extrase din câteva contracte existente de construcții navale, pentru a se putea demonstra că șantierul a putut negocia clauze de indexare pentru a se proteja împotriva fluctuațiilor prețului oțelului.

(157) Pentru a se proteja împotriva riscului fluctuațiilor valutare, șantierul intenționează să introducă infrastructura necesară după identificarea costurilor și încasărilor care generează riscul valutar și după definirea nivelurilor permise de expunere la acest risc. Sistemul de gestionare a riscurilor prevăzut în planul comun de restructurare se bazează pe patru elemente principale: luarea riscului în considerare atunci când se stabilește strategia șantierului (definirea toleranței la risc și a controlului riscurilor), modificarea structurii organizatorice, folosirea tehnologiilor informației și adoptarea unor măsuri diverse pentru reducerea riscurilor la un nivel minim (asigurarea naturală împotriva riscurilor, clauzele de indexare din contracte și cumpărarea de produse financiare cum ar fi opțiunile pe valute (*currency options*) și contractele *forwards*. Planul comun de restructurare din septembrie descrie mai amănunțit politica propusă pentru asigurarea împotriva riscurilor valutare. Se identifică trei instrumente de asigurare împotriva riscurilor pe care ar trebui să le folosească șantierul; se calculează expunerea registrului de comenzi la riscurile valutare până în 2012 și se estimează costurile instrumentelor de asigurare împotriva riscurilor, pe această bază. În conformitate cu planul, ISD Polska a contactat o serie de bănci care, pentru întocmirea unor oferte de asigurare împotriva riscurilor, i-au cerut să transmită o strategie corespunzătoare pentru asigurarea împotriva riscurilor. În conformitate cu planul, această strategie ar trebui să fie întocmită în primele șase luni de restructurare.

(158) În domeniul producției, obiectivul este de a aborda problema logisticii ineficiente de la Șantierul Naval Gdańsk și a blocajelor de la Șantierul Naval Gdynia. Planul propune o diviziune a muncii între cele două șantiere și o nouă diagramă a fluxului de materiale.

(159) În ceea ce privește achiziționările și gestionarea materialelor, principalul obiectiv este de a reduce costurile. Măsurile de restructurare includ, de exemplu, achiziționarea de materiale pe baza a cel puțin trei licitații, colaborarea cu Huta Częstochowa în ceea ce privește achiziționările, gestionarea stocurilor etc.

(160) Șantierul intenționează să angajeze și să formeze muncitori calificați și să extindă utilizarea și modernizarea tehnologiilor informației existente.

(161) În domeniul ocupării forței de muncă, obiectivul este acela de a face față rotației personalului și absenteismului ridicat. ISD Polska intenționează să coopereze cu o agenție locală de recrutare de forță de muncă. Pe plan intern, planul prevede extinderea sistemelor de dezvoltare a carierei, introducerea unui sistem de plată pe bază de stimulente (gestionarea orelor suplimentare, evaluarea angajaților, verificarea prezenței și plata în funcție de orele de muncă depusă, punctualitatea și calitatea execuției) și crearea identității corporatiste. Planul invocă nevoia de reducere a numărului de angajați de la 8 137 de persoane (2 651 la Șantierul Naval Gdańsk, 4 238 la Șantierul Naval Gdynia și 1 248 la filialele Gdynia) la un nivel între 5 000 și 5 395 de angajați. În conformitate cu planul comun de restructurare din septembrie, intrările în șomaj vor avea loc treptat, între 2009 și 2012. Planul actualizat include calcularea costurilor și a efectelor produse de restructurarea angajaților.

(162) În cele din urmă, în ceea ce privește activitățile de proiectare, planul prevede raționalizarea activității biroului de proiectare și o legătură mai strânsă între acesta și procesul de producție.

(163) Planul conține o scurtă descriere generală a efectelor dorite ale acestor măsuri de restructurare organizatorică, pe care le stabilește în ipoteza că îmbunătățirea productivității care va rezulta din aceasta va fi de aproximativ 12 ore de muncă pe om/CGT ([23]).

(c) ***Restructurare financiară***

(164) În ceea ce privește restructurarea financiară, planul prevede că va fi pus în aplicare ajutorul de stat despre care Comisia a fost notificată pe durata investigației sale formale (a se vedea partea 9 de mai jos). De asemenea, prevede o infuzie de capital realizată de stat, în valoare de 385 de milioane PLN, menită să acopere datoriile la bugetul de stat, și anticipează că unele datorii

([23]) Diagrama numărul 38, p. 141 din planul comun de restructurare al ISD.

la bugetul de stat (în special sumele de bani pentru ZUS referitor la asigurările sociale) vor fi plătite în rate și rambursate până în 2018 (datorii la bugetul de stat în valoare nominală de 418,8 milioane PLN), ([24]) că statul va face o infuzie de capital în valoare de 250 de milioane PLN pentru a acoperi pierderile estimate pentru 2008 și, prin Agenția pentru Dezvoltare Industrială, alte 200 de milioane PLN pentru a finanța capitalul de lucru și, în ultimul rând, că va prelua o posibilă datorie de 308 milioane PLN aferentă litigiului în derulare privind impozitele neachitate de Șantierul Naval Gdańsk.

(165) Planul prevede că aproximativ 712 milioane PLN din costurile de restructurare vor fi finanțate din viitoarele fluxuri de numerar ale societății.

(d) ***Costurile de restructurare și contribuția proprie***

(166) Planul comun de restructurare cuprinde o cuantificare a costurilor de restructurare suportate de Șantierul Naval Gdynia până în prezent, la nivelul sumei de 936 702 419 PLN, incluzând costurile de investiții de 98 de milioane PLN și restructurarea datoriilor, de 365 de milioane PLN ([25]). În conformitate cu planul comun de restructurare, restructurarea la Gdańsk a costat 311 533 500 PLN, incluzând, de exemplu, costurile de investiții de 23 de milioane PLN și restructurarea datoriilor, de 48 de milioane PLN ([26]). Planul comun de restructurare din septembrie nu modifică costurile suportate în trecut, dar modifică costul de restructurare prevăzut pentru șantierele care au fuzionat. Se pot identifica următoarele costuri: costurile de investiții de 552 de milioane PLN, rambursarea datoriilor la bugetul de stat, în valoare de 892 de milioane PLN, ([27]) rambursarea datoriilor comerciale de 889 de milioane PLN, acoperirea pierderilor estimate pentru 2008, de 250 de milioane PLN, ([28]) rambursarea posibilelor datorii, în valoare de 308 milioane PLN legate de litigiul în derulare privind impozitele neachitate de Șantierul Naval Gdańsk, costurile pentru demolarea mijloacelor de producție învechite (calele de lansare) de 42,8 milioane PLN și costurile aferente restructurării angajaților, în valoare de 69 de milioane PLN. În total, costurile prevăzute sunt de 3 miliarde PLN.

(167) La reuniunea din 30 septembrie, autoritățile poloneze au propus să nu se țină cont de ajutorul de exploatare *de facto* acordat șantierelor în trecut atunci în evaluarea contribuției proprii pentru acoperirea costurilor de restructurare. Autoritățile poloneze au propus ca, în evaluarea sa, Comisia să țină cont de costurile de restructurare suportate la momentul în care investitorul a preluat controlul asupra șantierului. La 28 noiembrie 2008, ISD Polska a devenit acționarul majoritar al Șantierului Naval Gdańsk, iar autoritățile poloneze susțin că, de atunci, costurile de restructurare suportate pe șantier au fost de 62,5 milioane PLN. Având în vedere că ISD Polska nu deține încă acțiuni în capitalul social al Șantierului Naval Gdynia, toate costurile de restructurare suportate pentru acest șantier în trecut nu ar trebui luate în considerare. Prin urmare, costurile de restructurare propuse de Polonia la reuniunea din 30 septembrie ar fi de 3 065 miliarde PLN.

(168) ISD Polska susține în continuare că întreaga contribuție proprie a șantierului și a acționarilor acestuia la costurile de restructurare este cea descrisă în următorul tabel 1b, reflectând propunerea prezentată în planul comun de restructurare din septembrie.

Tabelul 1b

Contribuția proprie la costurile de restructurare în conformitate cu planul comun de restructurare

(PLN)

		Presupusa contribuție proprie anterioară
1.	Vânzarea activelor de către Șantierul Naval Gdynia	3 783 515
2.	Schimb datorie – capitaluri proprii realizat de angajați și creditori privați	70 740 000
3.	Vânzarea activelor financiare de către Șantierul Naval Gdynia între 1 mai 2004 și 24 iunie 2008	72 797 423
4.	Închirierea mijloacelor de producție – Gdynia	8 335 000

([24]) Tabelul 109 anexat la planul comun de restructurare din septembrie.
([25]) Tabelul 13, p. 243 din planul comun de restructurare.
([26]) Tabelul 12, p. 242 din planul comun de restructurare.
([27]) Incluzând datoriile la bugetul de stat care vor fi amânate și rambursate în rate.
([28]) Valoarea netă a activelor este prevăzută a crește cu 250 milioane PLN în planul de restructurare din septembrie; aceasta va fi acoperită printr-o infuzie de capital realizată de stat.

5.	Cheltuieli cu investițiile 2004-2007 - Gdynia	98 044 000
6.	Achiziționarea acțiunilor de către ISD	35 875 059
7.	Cheltuieli cu investițiile 2004-2007- Gdańsk	22 238 900
8.	Închirierea mijloacelor de producție – Gdańsk	14 700 000
9.	Credit de restructurare de la Bank Nord/LB	20 000 000
10.	Împrumut de la ISD	2 000 000
	Presupusa contribuție proprie viitoare	
11.	Majorarea capitalului de către ISD	305 000 000
12.	Majorarea capitalului de către ISD	100 000 000
13.	Vânzarea activelor	240 000 000
14.	Împrumut pentru capitalul de lucru	280 000 000
15.	Împrumut pentru investiții pentru producție care nu implică activitatea de construcții navale	185 000 000
16.	Împrumut pentru capitalul de lucru pentru producție care nu implică activitatea de construcții navale	45 000 000
17.	Cumpărarea acțiunilor de la Agenția pentru Dezvoltare Industrială [1]	69 560 400

[1] În temeiul unui acord semnat de Agenția pentru Dezvoltare Industrială și ISD Polska la 31 octombrie 2007, modificat la 8 iulie 2008, Agenția pentru Dezvoltare Industrială beneficiază de o opțiune de vânzare (*put option*), care îi permite să își vândă acțiunile rămase din capitalul social al Șantierului Naval Gdańsk după data de 31 octombrie 2011.

(169) În conformitate cu explicațiile privind planul comun de restructurare, oferite de Polonia la 7 iulie 2008 și planul comun de restructurare din septembrie, sursele externe de finanțare prezentate în listă la articolele 14-16 nu sunt cunoscute la momentul prezent.

(170) ISD Polska prevede obținerea unui împrumut pentru capitalul de lucru de 280 de milioane PLN, în 2012 și consideră această ipoteză realistă în ceea ce privește presupusul raport pozitiv datorie/EBIDTA, anticipat în 2012.

(171) Referitor la împrumuturile pentru producția care nu implică construcții navale (producția de dispozitive eoliene, punctele 15-16), ISD Polska dorește să creeze o filială cu obiectiv special a șantierelor navale care au fuzionat, pentru a se ocupa de producția de dispozitive eoliene, și se așteaptă ca această activitate să atragă capital extern. Planul comun de restructurare din septembrie prezenta informații suplimentare privind împrumutul de investiții pentru proiectul referitor la dispozitive eoliene (punctul 15). Acesta include un rezumat al proiectului referitor la dispozitive eoliene, care a fost prezentat diverselor bănci pentru analizare. La planul de restructurare au fost anexate două scrisori importante, care se referă la acest proiect, de la Kredyt Bank (KBC) și Fortis Bank, din 4 august și, respectiv, 4 septembrie 2008. Fortis Bank susține că este recunoscut faptul că este interesată de proiecte privind energia regenerabilă. Banca declară că proiectul ISD privind dispozitive eoliene pare să fie foarte interesant și că dorește să participe la discuțiile ulterioare privind chestiunile specifice. Kredyt Bank confirmă faptul că este interesată de finanțarea proiectelor privind energia regenerabilă. Banca enumeră analizele care vor trebui efectuate înainte să ia în considerare o cerere de obținere a împrumutului: o evaluare a planului de afaceri și a modelului financiar, pe baza ipotezelor reale care reflectă legile pieței, o evaluare a profitabilității proiectului și a sensibilității acestuia la factori cum ar fi prețurile materialelor și cursul de schimb, o evaluare a contractelor de aprovizionare existente și rezultatul procedurilor administrative în derulare privind situația juridică a terenului pe care se va desfășura proiectul.

(172) Prin scrisoarea din 8 iulie 2008, Polonia a prezentat o listă cu activele financiare și cu mijloacele de producție pe care ISD Polska intenționa să le scoată la vânzare pentru a obține încasări de 189 de milioane PLN. Planul comun de restructurare din septembrie corectează cifra și indică nivelul de 240 de milioane PLN, diferența majoră constând în evaluarea principalei componente a

acestor cesionări – vânzarea terenului ocupat, în prezent, de trei cale de lansare la Șantierul Naval Gdańsk. În timp ce planul de restructurare din iunie indica încasările estimative nete din vânzare (prețul vânzărilor minus costul pregătirii terenului pentru vânzare), planul din septembrie indică valoarea nominală a încasărilor obținute din vânzare și include costurile aferente pregătirii terenului în estimarea pe care a făcut-o referitor la costurile de restructurare. La planul din septembrie a fost atașată o evaluare independentă a terenului. Această evaluare nu indică prețul actual al terenului, valabil pe piață, ci estimează valoarea acestuia pentru un investitor care îl cumpără pentru dezvoltări imobiliare (apartamente, clădiri de birouri).

(173) Polonia a explicat că, în prezent, calele de lansare de la Șantierul Naval Gdańsk și terenul învecinat sunt deținute în proprietate de o societate denumită Synergia 99. Șantierul Naval Gdynia este unul dintre acționarii societății Synergia și, în conformitate cu un acord al acționarilor, are dreptul să cumpere calele de lansare și terenul din vecinătatea acestora, în cazul în care Synergia este lichidată. Conform informațiilor oferite de Polonia, împărțirea activelor Synergia între acționarii acesteia depinde de evoluția procedurilor administrative în derulare, menite să stabilească granițele portului Gdańsk.

(174) Planul comun de restructurare din septembrie explică faptul că procedurile administrative în derulare nu se referă la parcela de lângă calele de lansare și includ confirmarea făcută de Synergia 99 la 28 august 2008, conform căreia va depune, la autoritățile competente, o cerere pentru excluderea din zona portului a terenului pe care se află calele de lansare.

(175) De asemenea, planul din septembrie explică formalitățile pentru lichidarea societății Synergia 99, convenite de acționarii acesteia. Procesul de lichidare va avea loc în două etape: în primul rând, Synergia 99 va fi împărțită în două societăți, fiecare dintre acestea preluând de la Synergia 99 activele alocate și, în al doilea rând, Șantierul Naval Gdynia va deveni proprietarul unic al societății care achiziționase terenul pe care se află calele de lansare. În conformitate cu planul, prima fază a procesului de lichidare ar trebui să aibă loc la o reuniune a acționarilor societății Synergia, la 15 octombrie 2008. Împărțirea planificată este, totuși, condiționată de modificările care se aduc granițelor portului. Acordul acționarilor privind formalitățile pentru lichidarea societății Synergia 99 are o durată determinată.

(176) În conformitate cu bilanțul contabil al Șantierului Naval Gdynia, cota-parte a șantierului din capitalul societății Synergia 99 este de 40 de milioane PLN. În conformitate cu planul comun de restructurare din septembrie ([29]), în august 2007, Consiliul de administrație al societății Synergia 99 a confirmat, în vederea semnării acordului acționarilor privind împărțirea activelor societății Synergia în cazul în care aceasta este lichidată, că valoarea nominală a activelor societății Synergia 99 este de […] (*) milioane PLN, care, în conformitate cu declarațiile Consiliului de administrație, reflectă valoarea lor de piață. O expertiză independentă, prezentată de Consiliul de administrație acționarilor la momentul respectiv, a confirmat că valoarea de piață a terenului pe care se află calele de lansare este de […] milioane PLN.

(e) ***Proiecțiile financiare***

(177) Planul comun de restructurare din septembrie conține proiecțiile financiare modificate. Acestea se bazează pe anumite ipoteze referitoare la inflație (WIBOR pe 3 luni), cursul de schimb USD/PLN și costul materialelor, care, în schimb, se bazează pe estimările făcute de experți externi. Cursul de schimb PLN/USD, folosit în iunie, era de 2,254 pentru 2008 și 2,32 pentru 2009, în timp ce planul din septembrie, pe baza unui raport extern ([30]), a folosit un curs de schimb PLN/USD de 2,32 pentru întreaga perioadă de restructurare. Prețul oțelului, folosit în iunie pentru 2008, era de 1 381 USD/t, scăzând la nivelul de 1 211 USD/t pentru 2011 și crescând din nou până la nivelul de 1 359 USD/t pentru 2014. Planul din septembrie se bazează pe prețuri la oțel mai ridicate (1 539 USD/t în 2009, 1 350 USD/t în 2011 și 1 516 USD/t în 2014). Planul comun de restructurare din iunie anticipa următoarele tendințe de creșteri salariale: 7,6 % în 2009, 7 % în 2010, 6 % în 2011 și aproximativ 5 % după 2012. Planul din septembrie prevede o rată a creșterii mai scăzută: 5,8 % în 2009, 5 % în 2010, 4 % în 2011 și 2012 și 3 % pe an după 2012 ([31]). Planul de restructurare din iunie prevede o inflație de aproximativ 2,2 %. Planul din septembrie prevede o inflație mai ridicată, începând de la 3,4 % în 2009 ([32]) și scăzând treptat (până la 2,5-2,6 % după 2012) ([33]).

(178) Principala modificare a proiecțiilor financiare din planul din septembrie, comparativ cu planul din iunie, se referă la veniturile obținute din vânzarea de nave și din activități care nu implică activitățile de construcții navale. În special, planul din septembrie prevede prețuri semnificativ mai ridicate pentru navele de transport autovehicule, unul dintre cele două produse principale, o ipoteză modificată care influențează puternic estimările privind contul de profit și pierderi.

([29]) Anexa 56 la planul comun de restructurare din septembrie.

(*) Porțiuni din acest text au fost ascunse pentru a nu se divulga informații confidențiale. Acestea au fost indicate printr-o linie punctată între paranteze drepte.

([30]) Pe baza analizei lunare a cursului de schimb (FX) global, realizată de Goldman Sachs, din iunie 2008.

([31]) Global Insight.

([32]) Comisia Europeană, previziune economică, toamna anului 2008.

([33]) Global Insight.

(179) Estimările pentru contul consolidat de profit și pierderi, pentru activitățile de construcții navale și activitățile care nu implică activități de construcții navale din planul din septembrie indică marje pozitive de profit începând cu 2009: (4,1 % în 2009, 3,1 % în 2010, 7,4 % în 2011 și 6,4 % la sfârșitul perioadei de restructurare în 2012). Marjele de profit vor scădea până la 4,3 % în 2014 (scăderea activității economice pe piață) și apoi vor crește treptat până la 7,7 % în 2017.

(180) Planul comun de restructurare din iunie includea o versiune scurtă a unei analize a sensibilității care examina efectele anumitor modificări din principalele ipoteze de bază asupra EBIDTA pe zece ani și profiturilor acumulate pe zece ani. În special, acesta analizează efectele unei aprecieri suplimentare de 5 groszy la PLN și a unei creșteri suplimentare de 5 % a prețurilor la oțel și a salariilor. Planul comun de restructurare din septembrie include o nouă analiză mai detaliată a sensibilității, care dovedește, în special, impactul unei aprecieri de 5 % a PLN față de USD. Planul comun de restructurare din septembrie presupune că Polonia va trece la folosirea monedei Euro în 2013 și că, ulterior, operațiunile șantierului nu vor fi afectate de fluctuațiile cursului de schimb PLN/USD. Noua analiză a sensibilității indică impactul unei deprecieri de 5 % a USD față de Euro, în 2013-2017 (adică după ce se presupune că Polonia va adopta moneda Euro).

(181) În conformitate cu proiecțiile financiare din planul din iunie, rambursarea fără reducere (fără a se ține cont de schimbarea valorii banilor în timp) nu va avea loc până în al unsprezecelea an de funcționare, adică în 2019. Acest calcul a luat în considerare doar expunerea financiară a investitorului (440 de milioane PLN), ceea ce înseamnă că fluxurile de numerar acumulate pentru perioada analizată, sunt comparate doar cu infuziile de capital realizate de investitor și nu se ține cont de faptul că statul ar urma să facă întâi o infuzie de capital substanțială. Planul presupune că viitoarele fluxuri de numerar ale societății vor finanța costurile de restructurare de aproximativ 712 milioane PLN.

(182) Planul comun de restructurare din septembrie conține un calcul redus al perioadei de rambursare, care este de 10 ani. De asemenea, planul presupune că o mare parte din costurile de restructurare (712 milioane PLN) [34] va fi acoperită de viitoarele fluxuri de numerar.

[34] De exemplu, suma de 400 de milioane PLN, care reprezintă datorii la bugetul de stat acumulate până în 2008, va fi rambursată prin fluxurile de numerar suplimentare generate în 2012-2018.

7. *PLANUL DE RESTRUCTURARE AL PSC*

(183) PSC a fost înființat în Polonia în 2007 pentru achiziționarea Șantierului Naval Gdynia. PSC aparține unui număr de două societăți, Marine Co și Șantierul Naval Maritim, controlate de omul de afaceri polonez Janusz Baran. Cele două societăți funcționează din anii 1990 în Gdynia, Gdańsk și Szczecin, producând nave și bărci și fiind subcontractantul șantierelor navale mai mari, în principal din Germania, Norvegia, Țările de Jos și Franța, construind blocuri și secțiuni de navă și prestând servicii. Grupul are, în totalitate, 1 500 de angajați.

(a) ***Strategia de vânzare***

(184) În ceea ce privește strategia de piață, planul presupune că societatea se va concentra asupra navelor container, navelor pentru transportul autovehiculelor și navelor tanc pentru transportul gazelor și că, anual, vor fi produse până la zece nave de aprovizionare a platformelor. De asemenea, se presupune că, în viitor, șantierul va produce douăsprezece nave pe an, aceasta fiind capacitatea șantierului după închiderea docului mic. Secțiunea privind producția viitoare presupune că se va produce un număr tot mai mare de nave (crescând de la 6 în 2008 la 12 în 2009, 17 în 2010 și 21 în 2012). Modelul financiar, astfel cum a fost prezentat, pe baza căruia se pare că au fost realizate proiecțiile financiare, presupune și el că randamentul va crește la 21 de nave în 2012.

(185) În plus, planul prevede diversificarea activităților și înființarea unui terminal de containere în actuala zonă a șantierului. În conformitate cu planul, ca urmare a reducerii capacității, șantierul ar avea o fâșie de coastă în plus, pe care s-ar putea construi un terminal de containere cu capacitate de 150 000 TEU pe an.

(b) ***Restructurare industrială și operațională***

(186) Principalele măsuri de restructurare propuse sunt restructurarea industrială prin punerea în aplicare a unui program de investiții menit să sporească productivitatea, să reducă costurile și să scurteze ciclul de producție. Costul estimativ al programului de investiții pentru construcțiile navale este de 80 625 000 EUR. S-au prevăzut, de asemenea, investiții de 50 de milioane PLN (aproximativ 15 milioane EUR) pentru crearea unui terminal de containere. Acest lucru înseamnă că investițiile vor totaliza 95,6 milioane EUR. Totuși, o altă parte a planului de restructurare estimează investiții totale de 131 de milioane EUR (443 de milioane PLN). Diferența dintre cele două cifre nu este explicată în plan. În conformitate cu planul, punerea în aplicare a acestor măsuri ar putea reduce costurile pentru fiecare navă în parte cu 25 % pe o perioadă de cinci ani.

(187) De asemenea, planul prevede punerea în aplicare a unui sistem IT integrat, care să gestioneze toate domeniile de activitate ale șantierului, adică proiectare, aprovizionare, stocuri, prelucrare oțel, planificare, supervizare producție și contabilitate.

(188) Planul prevede fie păstrarea forței actuale de muncă, fie reducerea forței de muncă cu 650 de persoane. Nu este clar care sunt factorii care ar influența alegerea uneia dintre aceste două variante. Planul prevede punerea în aplicare a unui sistem de plată pe bază de stimulente.

(189) În ceea ce privește una dintre principalele probleme ale șantierului, adică expunerea la fluctuațiile de schimb valutar și creșterea prețurilor la oțel, planul propune includerea unor clauze de indexare în contracte și asigurarea naturală împotriva riscurilor (suportarea costurilor în moneda în care se obțin veniturile).

(190) De asemenea, planul presupune ca finanțarea navelor să se asigure prin intermediul unor plăți în avans garantate de Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export, la o rată avantajoasă, comparativ cu practicile normale folosite de aceasta pentru societățile fără probleme și împrumuturi tip punte (*bridging loans*) garantate de trezorerie.

(c) ***Restructurarea financiară***

(191) În ceea ce privește restructurarea financiară, planul presupune că, pentru reducerea pierderilor anticipate, se vor renegocia contractele existente. În conformitate cu planul, restructurarea ar trebui să ducă la creșterea prețurilor cu 30 % (până la nivelul în vigoare pe piață) și să genereze încasări suplimentare de 100 de milioane USD.

(192) Punerea în aplicare a planului este posibilă cu condiția ca statul să acorde ajutor suplimentar sub forma unei infuzii de capital de 515 de milioane PLN, să anuleze și să stabilească un nou grafic pentru datoria la bugetul de stat în valoare totală de 497 de milioane PLN și să acopere orice datorii acumulate și potențiale ale șantierului (cum ar fi viitoarele pierderi generate de contractele existente sau de litigii). În ultimul rând, investitorul cere statului să se asigure că, în perioada de restructurare, Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export garantează producția, la o rată avantajoasă comparativ cu practicile pe care le folosește, în general, pentru societățile fără probleme și că trezoreria oferă garanții pentru capitalul de lucru, în valoare de 297 de milioane PLN.

(d) ***Contribuția proprie***

(193) În ceea ce privește contribuția proprie, planul prevede o infuzie de capital, realizată de investitor de 500 de milioane PLN, menită să finanțeze investițiile și să acopere pierderile estimate a fi generate de contractele existente. Planul mai sugerează că, de asemenea, contribuția proprie la procesul de restructurare include venituri de 50 de milioane PLN din vânzarea planificată a activelor și venituri din vânzarea activelor care a avut loc după aderare (124,5 milioane PLN). S-ar putea spune că acest lucru crește contribuția proprie la suma de 675 de milioane PLN. Totuși, în planul de restructurare, investitorul declară o contribuție proprie de doar 475 de milioane PLN.

(e) ***Proiecțiile financiare***

(194) Proiecțiile financiare se bazează pe un curs de schimb stabil, de 3,46 PLN/EUR și de 2,2 PLN/USD. Previziunea se bazează pe o ipoteză conform căreia numărul de nave construite va crește la 21 în 2012 și că investitorul intenționează, în fapt, să extindă construcțiile navale pe șantier: se estimează că vânzările totalizează suma de 1,2 miliarde PLN în 2008 și se presupune că ele vor crește constant, atingând nivelul de 2,6 miliarde PLN până în 2012 (până la 116 % în 2008).

8. *MĂSURILE COMPENSATORII*

(195) În colaborare cu consultantul său extern și cu șantierul, Comisia a adoptat următoarea metodologie pentru evaluarea reducerii capacității propuse de Polonia ca măsură compensatorie.

(196) Pentru ca măsurile compensatorii să fie eficiente, reducerea capacității trebuie să fie suficientă pentru a asigura că viitoarea capacitate a șantierului după restructurare este sub cea actuală.

(197) Inițial, Comisia a evaluat capacitatea tehnică actuală a șantierului și a declarat că asamblarea navelor pe docuri era unul dintre blocajele apărute în procesul de producție al șantierului, care nu putea fi rezolvat cu ușurință prin subcontractare. În conformitate cu metodologia utilizată de Comisie, care nu este contestată de autoritățile poloneze sau de șantier, capacitatea este calculată în funcție de timpul necesar pentru asamblarea pe doc și un portofoliu tipic de nave (deoarece asamblarea navelor cu valori CGT diferite poate dura la fel de mult timp).

(198) Capacitatea actuală ia în considerare perioada de timp de care este nevoie pentru asamblarea unei nave (anumit tip de navă) pe docuri. Acest interval de timp ar trebui să reflecte toate neajunsurile actuale din procesul de producție, adică nivelul scăzut al productivității, blocaje, active învechite, fluxuri ineficiente de producție,

precum și probleme legate de forța de muncă. Constrângerile financiare care afectează șantierul ca urmare a situației financiare dificile în care se află acesta reprezintă singurul factor prin care se poate modifica durata de asamblare. Accesul neuniform sau lipsa accesului la capitalul de lucru poate întrerupe grav procesul de producție. Deoarece acesta este un factor extern, inerent tuturor societăților cu probleme financiare, care nu este legat de ineficiența societății însăși, Comisia a considerat că performanța reală a șantierului ar putea fi modificată presupunând că există un acces facil la capitalul de lucru.

(199) Viitoarea capacitate estimativă ia în considerare perioada de timp necesară pentru asamblarea unei (anumit tip de) nave pe doc, în ipoteza că productivitatea șantierului este comparabilă cu un reper stabilit de alte șantiere navale concurente din Europa. Cu alte cuvinte, ar trebui luate în considerare efectele modernizării necesare a instalațiilor și ale introducerii condițiilor de muncă optime (organizare, aprovizionare, forța de muncă).

(200) Modernizarea este inevitabilă în cazul în care șantierul intenționează să își recapete viabilitatea pe termen lung. Creșterea aferentă a productivității va însemna că șantierul reduce resursele și sporește producția. Pe măsură ce diverse aspecte ale producției se îmbunătățesc, va crește capacitatea, însemnând posibilitatea de a construi un anumit număr de nave. Prin urmare, trebuie să remarcăm faptul că închiderea anumitor instalații, cum ar fi închiderea propusă a docului uscat SD I la Șantierul Naval Gdynia, poate fi contrabalansată în totalitate prin creșterea capacității docului rămas. Pentru ca măsurile compensatorii să își atingă scopul, reducerea capacității trebuie să se facă în așa fel încât capacitatea șantierului la sfârșitul restructurării, adică după efectuarea investițiilor și după creșterea productivității, să fie mai redusă decât în prezent. Doar în acest fel pot fi atinse cele două obiective privind recăpătarea viabilității pe termen lung, care implică o creștere a productivității și limitarea oricărei denaturări a concurenței la un nivel minim.

(201) Pentru a se asigura că metoda de calcul pentru capacitatea actuală și viitoare este consistentă, ar trebui să se utilizeze aceeași combinație de produse, adică aceleași tipuri de nave. Ca alternativă, s-ar putea utiliza noțiunea de „navă medie” (adică cu nivel mediu CGT în baza registrului de comenzi al șantierului).

(202) La început, Șantierul Naval Gdynia a arătat că are o capacitate tehnică de 540 000 CGT. După ce metodologia de mai sus a fost clarificată și aprobată de Comisie și Șantierul Naval Gdynia, șantierul a arătat că ipotezele tehnice pentru calcularea capacității sale actuale, în măsura în care nu era constrâns financiar, erau un ciclu de stocare de trei luni, cu asamblarea, în paralel, a unui număr de până la trei nave în diverse etape de finalizare (utilizarea parțială a metodei semitandem în docul mare SD II), ceea ce a dus la construcția a maxim paisprezece nave pe an. Portofoliul ipotetic era tipic pentru șantier, fiind confirmat de registrul de comenzi existent și de strategia de vânzare prezentată în planul de restructurare din 2006. Cu un nivel mediu de 27 000 CGT pentru fiecare navă, capacitatea actuală, fără constrângeri financiare, era estimată la aproximativ 378 000 CGT.

(203) Pentru a analiza impactul constrângerilor financiare existente asupra procesului de producție (adică cu câte săptămâni/luni este prelungit ciclul de producție ca urmare a întârzierilor în livrare, doar din cauza unei lipse a capitalului de lucru) și pentru a evalua dacă gravitatea acestor constrângeri este supra sau subestimată, Comisia a comparat această cifră cu cel mai bun rezultat înregistrat în ultimii ani (12 nave cu un nivel total CGT de 272 000 în 2002). În primul rând, Comisia a remarcat faptul că discrepanța dintre cel mai bun rezultat înregistrat în 2002 și capacitatea tehnică actuală se datora parțial diferențelor din registrele de comenzi. În prezent, șantierul produce nave cu o valoare CGT mai ridicată. În cazul în care șantierul ar fi produs nave cu un nivel mediu CGT de 27 000 în 2002, randamentul său total ar fi fost de 324 000 CGT. Diferența rămasă poate fi atribuită impactului constrângerilor financiare asupra procesului de producție și corespunde unui număr de aproximativ două nave cu un nivel mediu CGT, adică 14 %, pe care Comisia l-a considerat o ipoteză rezonabilă.

(204) Referitor la capacitatea sa viitoare, presupunând că ar fi utilizate ambele docuri, șantierul a explicat că docul mare SD II ar putea fi utilizat pentru construcția în paralel și pentru metoda de construcție în semitandem, astfel încât maximum patru corpuri de navă, aflate în diverse faze de finalizare, să poată fi construite în paralel. În acest mod, șantierul ar putea construi 18 nave, presupunând un ciclu de ședere în doc de 3 luni ([35]). Presupunând un nivel mediu CGT de 27 000 pentru fiecare navă, viitoarea capacitate a șantierului cu ambele docuri ar fi de 486 000 CGT. Viitoarea capacitate a șantierului, după închiderea micului doc SD I, ar fi de 12 nave sau 324 000 CGT, presupunând un nivel mediu CGT de 27 000 pentru fiecare navă.

([35]) Șantierul a confirmat că durata ciclului de ședere în doc nu s-ar modifica semnificativ, deoarece investițiile ar reduce probabil costurile, în loc să reducă ciclul de producție.

(205) În baza acestor cifre, Comisia a descoperit că reducerea capacității după închiderea docului mic SD I ar fi de aproximativ 14 %. Luând în considerare că șantierul ar rămâne doar cu o singură instalație de lansare, docul uscat SD II, și că demonstrase, prin intermediul unei analize detaliate și credibile a pragului de rentabilitate, că orice reducere a capacității docului uscat SD II, în plus față de închiderea docului SD I, ar periclita recăpătarea viabilității pe termen lung a șantierului, Comisia a ajuns la o concluzie preliminară, și anume că închiderea docului SD I, propusă de Polonia, ar fi o măsură compensatorie suficientă.

(206) Planul comun de restructurare al ISD Polska a propus un set alternativ de măsuri compensatorii, ținând cont de strategia de afaceri adoptată. Planul prevede următoarele măsurile compensatorii în contextul investigației efectuate de Șantierul Naval Gdańsk și Șantierul Naval Gdynia referitor la ajutorul de stat: închiderea a trei cale de lansare de la Șantierul Naval Gdańsk până la 31 decembrie 2008, în măsura în care este posibil să se transfere producția existentă de la Șantierul Naval Gdańsk către docul mic de la Gdynia, în perspectiva dificultăților tehnice, organizatorice și juridice. La reuniunea de la 8 iulie 2008, ISD Polska a declarat că a presupus că activitatea de utilare docului uscat mic de la Gdynia nu ar permite calelor de lansare să fie închise înainte de a doua jumătate a anului 2009. Planul comun de restructurare din septembrie propune amânarea închiderii celor două cale de lansare până în iunie 2009 și a celei de-a treia cale de lansare până în octombrie 2009 ([36]). În plus, capacitatea șantierului se va limita la 400 000 CGT pe an în primii zece ani de la aderarea Poloniei la Uniunea Europeană, adică până în 2014.

(207) La reuniunea din 30 septembrie, ISD Polska a informat Comisia că, drept măsură suplimentară compensatorie, și-ar putea reduce și mai mult producția, până la 360 000 CGT pe an pe o perioadă de zece ani, începând cu momentul în care calele de lansare se închid. De asemenea, ISD Polska a arătat că ar putea închide calele de lansare mai devreme decât se prevedea în planul de restructurare din 12 septembrie, adică ar putea închide calele de lansare B3 și B5 până la sfârșitul lunii aprilie 2009 și cala de lansare B1 până la sfârșitul lunii august 2009.

(208) Planul de restructurare al PSC prevede vânzarea docului mai mic la începutul anului 2009. Încasările estimate, de 170 milioane PLN, ar trebui să mărească capitalul de lucru al șantierului.

([36]) Anexa 32 la planul comun de restructurare din septembrie.

9. *AJUTORUL DE STAT ACORDAT ȘANTIERULUI NAVAL GDYNIA (SITUAȚIA DIN IUNIE 2008)*

(209) Conform declarațiilor autorităților poloneze, Șantierul Naval Gdynia a primit ajutorul de stat prezentat în lista din tabelele 1-4 începând cu data de 1 mai 2004.

(210) Tabelul 1 prezintă ajutorul acordat între 1 mai 2004, data aderării Poloniei la UE, și 30 iunie 2007. Polonia a notificat aceste măsuri prin scrisoarea din 13 iulie 2007. Lista include unele dintre măsurile descrise în anexa I, partea B din decizia de deschidere a investigației formale.

(211) Polonia a oferit explicații suplimentare legate de restructurarea datoriilor în temeiul capitolului 5a. Autoritățile poloneze au explicat că șantierul a cesionat operatorului ([37]) active la valoarea de cel puțin 45 % din valoarea datoriilor cesionate ([38]). Conform declarațiilor Poloniei, elementul de ajutor este, prin urmare, echivalent cu nivelul de 55 % din valoarea nominală a datoriilor cesionate operatorului. Această valoare nominală este prezentată în tabelul 1 de mai jos.

(212) Împrumuturile care beneficiază de garanții de la trezorerie, prezentate în lista din tabelul 1, au fost acordate la o rată a dobânzii egală cu LIBOR 1L + 100 de puncte de bază, în timp ce riscul de neplată la emiterea garanțiilor era estimat de autoritățile poloneze la 60-70 %. Garanțiile de la trezorerie erau acordate pe baza unor garanții sub forma unui titlu de creanță în alb, emis de șantier și a unui act notarial prin care șantierul aproba executarea silită a activelor sale, până la 120 % din valoarea garanției. Trezoreria a perceput o primă de 0,4 % din valoarea garanției.

(213) De asemenea, tabelul 1 include împrumuturile acordate de Korporacja Polskie Stocznie („KPS") și utilizate pentru finanțarea necesarului de capital de lucru al șantierului. În declarațiile sale din 11 iulie 2007 și respectiv 9 ianuarie 2008, Polonia susține că aceste împrumuturi nu reprezentau ajutor de stat deoarece dobânda percepută corespundea evaluării riscurilor proiectului special pentru care au fost solicitate împrumuturile.

(214) Pentru împrumuturile acordate în 2005-2007, KPS a perceput o dobândă cuprinsă între 9,6 % și 13,46 %, cu o rată a dobânzii medie fixă de 10,64 %. De asemenea, a perceput o taxă cu caracter excepțional, cuprinsă între 0,1 % și 0,4 %. Conform declarațiilor autorităților poloneze, KPS a solicitat garanții sub forma acceptării executării silite, a unui acord de cesiune a creanțelor, a unui ordin de plată necondiționat, a unui titlu de creanță în alb sau a unor gajări ale activelor ([39]).

([37]) Societatea deținută de stat, care pune în aplicare restructurarea datoriilor la bugetul de stat conform capitolului 5a.

([38]) Pentru detalii privind procedura de restructurare în temeiul capitolului 5a, a se vedea partea 3.2 din decizia de deschidere a investigației formale.

([39]) Scrisoarea din 9 februarie 2008, p. 15.

(215) KPS a fost înființată în 2004 ca filială cu un singur proprietar, a Agenției pentru Dezvoltare Industrială, care să funcționeze ca fond de capital de risc pentru agenție. Rolul său inițial era acela de instrument pentru consolidarea celor mai mari trei șantiere navale din Polonia, proiect care a fost abandonat în 2006. În conformitate cu informațiile transmise de Polonia în 2006 ([40]), KPS urma să fie finanțată printr-o infuzie de capital realizată de Agenția pentru Dezvoltare Industrială, printr-o contribuție în natură (acțiuni în capitalul societăților terțe) asigurată de agenție, precum și printr-un împrumut bancar reînnoibil, garantat de agenție, care era special alocat ca ajutor financiar pentru șantierele navale. În conformitate cu pagina web a guvernului polonez, KPS urma, de asemenea, să susțină operațiunile de construcții navale din Polonia, prin emisiunea de obligațiuni garantate integral de Agenția pentru Dezvoltare Industrială. Într-adevăr, documentul intitulat „O strategie pentru sectorul construcțiilor navale (șantierele navale pentru construcții maritime) din Polonia 2006-2010" ([41]) confirmă faptul că KPS ar trebui să genereze fonduri prin emisiunea de instrumente de debit până la concurența unei sume de aproximativ 100 de milioane USD, garantate prin activele alocate pentru restructurarea industriei construcțiilor navale, sub formă de fonduri transferate de trezorerie Agenției pentru Dezvoltare Industrială.

(216) Tabelul 2 indică măsurile despre care Comisia a fost informată după 13 iulie 2007, prin scrisorile din 6 decembrie 2007 și respectiv 12 februarie 2008: două împrumuturi de la Agenția pentru Dezvoltare Industrială, menite să finanțeze capitalul de lucru (salariile și datoriile comerciale). De asemenea, tabelul 2 menționează un împrumut acordat de KPS în conformitate cu decizia sa nr. 02/11/2007, despre care Comisia a fost informată prin scrisoarea din 9 ianuarie 2008 ([42]); totuși, Comisia nu deține informații detaliate privind valoarea și durata acestui împrumut. KPS a perceput o dobândă de 10,5 % și o taxă cu caracter excepțional de 0,1 %.

(217) Ținând cont de situația financiară precară a șantierului, Comisia nu poate exclude faptul că ajutor de stat suplimentar, de natură similară, a mai fost acordat Șantierului Naval Gdynia.

(218) Tabelul 3 prezintă datoriile la bugetul de stat ale Șantierului Naval Gdynia, neachitate la data de 30 septembrie 2007. Aceste informații au fost oferite de Polonia la 9 ianuarie 2008. Polonia a confirmat, în această scrisoare, că Șantierul Naval nu își achitase, cu regularitate, datoriile la bugetul de stat. Șantierul își plătise datoriile către biroul de asigurări sociale (ZUS) în măsura în care era posibil, ținând cont de situația financiară la data scadentă a acestor datorii.

(219) În conformitate cu anexa 1 la scrisoarea trimisă de Polonia la 9 ianuarie 2008, datoriile neachitate către organismele publice relevante totalizau la 1 mai 2004 suma de aproximativ 254 milioane PLN. Între 1 mai 2005 și 30 septembrie 2007, s-au acumulat noi datorii, în valoare de circa 362 milioane PLN. În acea perioadă, Șantierul Naval Gdynia rambursase, de fapt, aproximativ 194 de milioane PLN ([43]). La 30 septembrie 2007, datoriile neachitate totalizau aproximativ 423 de milioane PLN.

(220) Șantierul Naval Gdynia intenționa să ramburseze cel puțin o parte din datoriile neachitate din beneficiile infuziei de capital asigurate de trezorerie, în valoare de 515 milioane PLN, care era ea însăși condiționată de o infuzie de capital din partea unui investitor privat, selecționat prin intermediul procesului de privatizare descris anterior.

(221) În ultimul rând, după aderarea Poloniei la UE, Șantierul Naval Gdynia a primit ajutor, pe care Polonia îl consideră a fi „fost acordat în alte scopuri, nu pentru restructurare" (tabelul 4 de mai jos). Acesta a fost ajutorul de stat pentru cercetare și dezvoltare și formare, în sumă totală de 412 000 PLN.

(222) De asemenea, Șantierul Naval Gdynia a primit ajutor în plus față de ajutorul prezentat în lista din tabelele 1-4 de mai jos.

(223) În primul rând, în scrisoarea sa din 11 iulie 2007 ([44]), Polonia a notificat un set de măsuri desemnate ca „măsurile care urmează a fi acordate […] între 1 iulie 2007 și sfârșitul procesului de restructurare."

(224) Comisia notează mai sus că toate aceste măsuri includ o posibilă anulare a dobânzii acumulate între 1 iulie 2003 și 15 martie 2005 la datoriile la bugetul de stat, restructurate în temeiul capitolului 5a, totalizând suma de 6 905 304 PLN. În conformitate cu declarațiile Poloniei, anularea acestei dobânzi face obiectul unui litigiu

([40]) Scrisoarea din 17 februarie 2006, înregistrată la 22 februarie 2006.
([41]) O strategie pentru sectorul construcțiilor navale (șantierele navale pentru construcții maritime) din Polonia 2006-2010, adoptată în august 2006, pagina 30.
([42]) Tabelul 3, pagina 14 din scrisoare.
([43]) Din declarația Poloniei, nu este clar dacă toate plățile efectuate au implicat întârzieri. Totuși, Comisia reține situația generală a șantierului, confirmarea Poloniei că șantierul nu și-a îndeplinit obligațiile la bugetul de stat și faptul că, în cele mai multe cazuri în care au fost efectuate plăți, datoriile nu au fost achitate integral.
([44]) Anexa 1, tabelul 3.

între Șantierul Naval Gdynia și autoritățile competente poloneze, în instanțele naționale. Deoarece această dobândă este subordonată principalelor datorii restructurate în temeiul capitolului 5a și prezentate în tabelul 1 de mai jos, Comisia consideră că anularea dobânzii reprezintă, de asemenea, ajutor de stat pe întreaga sumă ([45]) și este inclusă în prezenta decizie.

(225) Comisia remarcă și faptul că acest tabel conține câteva măsuri care constau într-o amânare a plății sau o anulare a datoriilor la bugetul de stat. Nu este foarte clar în ce măsură aceste acțiuni se suprapun cu datoriile la bugetul de stat prezentate în anexa 1 la scrisoarea din partea Poloniei, din 9 ianuarie 2008 (și rezumate în tabelul 3 de mai jos).

(226) Cel mai important este că Șantierul Naval Gdynia a beneficiat de garanții de producție din partea Corporației pentru Asigurarea Creditelor de Export (denumite, în continuare, „garanții pentru plata în avans" sau „garanții ale Corporației pentru Asigurarea Creditelor de Export"). Practic, toate construcțiile navale realizate începând cu 1 mai 2004 au fost finanțate grație acestor garanții. În total, între 1 mai 2004 și 12 iunie 2008, Șantierul Naval Gdynia a primit 108 garanții, cu o valoare totală de 3 095 529 638 PLN, pentru navele construite la Gdynia (nu la Șantierul Naval Gdańsk, care era anterior o filială a Șantierului Naval Gdynia) ([46]). În declarația sa din 11 iulie 2007, Polonia a informat Comisia că, până la sfârșitul anului 2008, Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export va continua să emită garanții pentru Șantierul Naval Gdynia.

(227) O caracteristică comună a sectorului este că șantierele navale nu pot, în general, să strângă suficient capital de lucru pentru construcția navelor, la nivel intern, și se bazează pe finanțare externă, fie că este vorba de împrumuturi (așa-numitele împrumuturi de producție), fie de plăți în avans primite de la proprietarii de nave pentru prefinanțarea producției. Proprietarii de nave plătesc, în general, 80 % din preț ca avans, în rate, odată cu finalizarea anumitor etape extrem de importante din procesul de construcție a navei, iar diferența de 20 % urmând să fie achitată la livrare. Implicarea proprietarilor de nave în finanțarea construcțiilor navale este, prin urmare, crucială. Garanțiile Corporației pentru Asigurarea Creditelor de Export au fost oferite Șantierului Naval Gdynia pentru garantarea plăților în avans făcute de proprietarii de nave, pentru acoperirea riscului ca șantierul naval să nu se achite de obligația de a termina și livra nava.

(228) Diverse declarații făcute de Polonia privind funcționarea sistemului de garanții ale Corporației pentru Asigurarea Creditelor de Export ([47]) indică faptul că aceste garanții erau acordate Șantierului Naval Gdynia în felul următor. În primul rând, se semna un contract cu proprietarul de navă, care era, în general, condiționat de dovedirea, de către șantier, într-un anumit interval de timp, că finanțarea producției ar urma să fie garantată de Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export. Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export emitea o hotărâre prin care se angaja să asigure finanțarea integrală a navei, garantând plățile în avans. În contractele individuale ulterioare, Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export activa garanția pentru fiecare plată în avans individuală (în general, fiind vorba de patru). De obicei, expunerea globală a Corporației pentru Asigurarea Creditelor de Export la riscul ca șantierul naval să nu se achite de obligația de a livra nava era de 80 % din prețul de achiziție, adică valoarea totală a plăților în avans efectuate de proprietarul de navă înainte de livrare. Această expunere globală era cunoscută atunci când Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export emitea hotărârea prin care garanta finanțarea navei de către proprietarul de navă. Garanția expira odată cu livrarea navei.

(229) Operațiunile Corporației pentru Asigurarea Creditelor de Export sunt variate ([48]) și sunt, practic, împărțite în activități comerciale și activități derulate în numele trezoreriei și garantate de aceasta. Un cont bancar separat este folosit, sub numele de „Interes Narodowy", pentru aceste din urmă activități. Garanțiile acordate Șantierului Naval Gdynia fac parte din activitatea garantată, din nou, de trezorerie.

(230) În conformitate cu informațiile transmise de Polonia, Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export acorda Șantierului Naval Gdynia garanții pentru plata în avans, contra unei taxe care depindea de valoarea garanției. Taxa reprezintă 2 % pe an pentru garanțiile mai mici de 35 de milioane PLN și respectiv 1 % pe an pentru garanțiile mai mari de 35 de milioane PLN. Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export impune, ca garanție, transferul dreptului de proprietate asupra navei – a navei aflate în construcție și a materialelor de construcție. Aceleași condiții ar trebui să se aplice garanțiilor Corporației pentru Asigurarea Creditelor de Export acordate înainte de sfârșitul perioadei de restructurare, adică înainte de 2012.

(231) În ultimul rând, Comisia remarcă faptul că, la 3 iunie 2008, Polonia a adoptat o decizie de a acorda Șantierului Naval Gdynia o infuzie de capital suplimentară, în valoare de 515 milioane PLN.

(232) Tabelele 1-4 și informațiile de mai sus indică faptul că Șantierul Naval Gdynia a beneficiat de un ajutor în valoare nominală totală de 5 018 862 443 PLN (aproximativ 1 434 de milioane EUR), începând cu data de 1 mai 2004.

([45]) Datoriile restructurate în temeiul capitolului 5a au fost anulate după ce pretențiile creditorilor au fost satisfăcute, cel puțin parțial, din vânzarea activelor șantierului. Dacă dobânda neachitată este inclusă în pachetul de restructurare în temeiul capitolului 5a, aceasta va fi probabil anulată doar parțial.

([46]) Polonia a transmis o listă a acestor garanții prin scrisoarea din 26 iunie 2008.

([47]) Răspunsul Poloniei, din 2 septembrie 2005, la decizia de deschidere a unei investigații formale.

([48]) A se vedea, de asemenea, Decizia Comisiei din 18 iulie 2007 în cazul N 105/07, schema de garanții pentru contractele de export, notificarea rezumată din JO C 214, 13.09.2007. Prin această decizie, Comisia a aprobat ca neconținând ajutor de stat schema de garanții utilizată de Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export pentru societățile fără probleme financiare.

Tabelul 1

Ajutorul de stat acordat Șantierului Naval Gdynia între 1 mai 2004 și 30 iunie 2007, în conformitate cu informațiile furnizate de autoritățile poloneze

Nr. crt	Autoritatea care a acordat ajutorul	Instrumentul de ajutor	Temeiul juridic	Numărul deciziei sau contractului	Data la care a fost acordat ajutorul	Intrarea în vigoare	Perioada pentru care a fost acordat ajutorul	Valoarea nominală a ajutorului (PLN)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Trezoreria	Garanție - nava nr. 8276/1	Garanții scrise și garanții emise de trezorerie și Legea privind unele persoane juridice din 8 mai 1997 (Monitorul Oficial (*Journal of Laws*) 2003/174, secțiunea 1689, cu modificările și completările ulterioare)	Decretul nr. 198/2004 al Cabinetului din 24.8.2004	24.8.2004	3.9.2004	Până la 30.03.2006	75 000 000,00
2.	Trezoreria	Garanție - nava nr. 8276/2		Decretul nr. 198/2004 al Cabinetului din 24.8.2004	24.8.2004	3.9.2004	Până la 11.12.2006	75 000 000,00
3.	Trezoreria	Garanție - navele nr. 8245/1-4		Decretul nr. 213/2004 al Cabinetului din 7.9.2004	7.9.2004	17.9.2004	Până la 27.2.2007	82 531 200,00
4.	Trezoreria	Garanție - navele nr. 8148/11 și 8184/14-17		Decretul nr. 222/2004 al Cabinetului din 21.9.2004	21.09.2004	1.10.2004	Până la 15.1.2008	147 662 619,46
5.	Șeful poliției din provincia Pomerania	Anulare	Legea din 30.10.2002	Decizia nr. UPP/11/3/2005 adoptată de Președintele Agenției pentru Dezvoltare Industrială la 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Anulare unică	600 568,04 (*)
6.	Fondul de Stat pentru Reabilitarea Persoanelor cu Handicap	Anulare		Decizia nr. UPP/11/3/2005 adoptată de Președintele Agenției pentru Dezvoltare Industrială la 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Anulare unică	5 331 071,54 (*)
7.	Provincia Pomerania	Anulare		Decizia nr. UPP/11/3/2005 adoptată de Președintele Agenției pentru Dezvoltare Industrială la 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Anulare unică	2 414 962,11 (*)
8.	ZUS	Anulare		Decizia nr. UPP/11/3/2005 adoptată de Președintele Agenției pentru Dezvoltare Industrială la 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Anulare unică	23 048 186,93 (*)

1	2	3	4	5	6	7	8	9
9.	Agenția pentru Dezvoltare Industrială	Infuzie de capital	Articolul 56, Legea privatizării (Monitorul Oficial 2002/171, secțiunea 1397, cu modificările și completările ulterioare)	Contract (Act notarial Rep. A nr. 3255/2005)	23.6.2005	27.6.2005	Infuzie de capital unică	40 000 000,00
10.	Asociația municipalităților	Acord de rambursare în rate	Legea din 30.10.2002	Nr. 200364/1/ZR – Acordul de restructurare din 22.11.2004	22.11.2004	Rate lunare plătite de la 31.12.2004 până la 28.2.2006	Tranzacție unică	419 543,25
11.	Trezoreria	Garanție de construcții pentru nave: 8184/21-25	Garanții scrise și garanții emise de trezorerie și Legea privind unele persoane juridice din 8 mai 1997 (Monitorul Oficial 2003/174, secțiunea 1689, cu modificările și completările ulterioare)	Decretul nr. 93/2005 al Cabinetului	12.4.2005	12.9.2007	Până la 31.12.2007	97 098 200,00
12.	KPS	Împrumut	Activitatea KPS în conformitate cu Actul Constitutiv	Contractul de împrumut nr. 01/02/2005	10.2.2005	10.2.2005	08.03.2005	7 500 000,00
13.	KPS	Împrumut	Activitatea KPS în conformitate cu Actul Constitutiv	Contractul de împrumut nr. 02/04/2005	12.04.2005	20.04.2005	05.05.2005	7 500 000,00
14.	KPS	Împrumut	Activitatea KPS în conformitate cu Actul Constitutiv	Contractul de împrumut nr. 04/09/2005	21.09.2005	31.10.2005	04.01.2006	14 500 000,00
15.	KPS	Împrumut	Activitatea KPS în conformitate cu Actul Constitutiv	Contractul de împrumut nr. 02/07/2006	24.07.2006	03.08.2006	29.11.2006	10 000 000,00
16.	KPS	Împrumut	Activitatea KPS în conformitate cu Actul Constitutiv	Contractul de împrumut nr. 01/04/2006	21.04.2006	26.04.2006	30.07.2007	4 000 000,00
17.	KPS	Împrumut	Activitatea KPS în conformitate cu Actul Constitutiv	Contractul de împrumut nr. 01/12/2006	05.12.2006	05.12.2006	07.02.2006	5 500 000,00
						11.12.2006		2 300 000,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9
18.	KPS	Împrumut	Activitatea KPS în conformitate cu Actul Constitutiv	Contractul de împrumut nr. 01/03/2007	20.03.2007	20.03.2007	20.09.2007	6 200 000,00
						29.03.2007		2 000 000,00
						23.04.2007		5 800 000,00
19.	ZUS	Acord de rambursare în rate	Cererea făcută de debitor	Oficial, încă nu a fost acordat, dar a fost pus în aplicare		În rate până la sfârșitul anului 2008	În rate până la sfârșitul anului 2008	34 272 360,17
							Total	**648 678 711,50**

(*) Datoriile restructurate în temeiul capitolului 5a. Tabelul prezintă valoarea nominală a datoriilor cesionate operatorului. Conform declarațiilor autorităților poloneze, operatorului i-au fost cesionate și active de cel puțin 45 % din valoarea nominală a datoriilor.

Tabelul 2

Ajutorul de stat suplimentar, acordat Șantierului Naval Gdynia între 1 iunie 2007 și 15 iulie 2008, în conformitate cu informațiile transmise de autoritățile poloneze (în PLN)

Nr. crt.	Autoritatea care a acordat ajutorul	Instrumentul de ajutor	Temeiul juridic	Numărul deciziei sau contractului	Data la care a fost acordat ajutorul	Intrarea în vigoare	Perioada pentru care a fost acordat ajutorul	Valoarea nominală a ajutorului (PLN)
20.	Agenția pentru Dezvoltare Industrială	Împrumut	Articolul 56, Legea Privatizării (Monitorul Oficial 2002/171, secțiunea 1397, cu modificările și completările ulterioare)	Contractul de împrumut nr. OPP/11/07	4.12.2007	în două rate: 5.12.2007 4.1.2008	Cel târziu la 31.5.2008	40 000 000
21.	Agenția pentru Dezvoltare Industrială	Împrumut			5.2.2008			54 000 000
22.	KPS	Împrumut	Activitatea KPS în conformitate cu Actul Constitutiv	Contractul de împrumut nr. 2.11.2007				?

Tabelul 3

Datorii la bugetul de stat neachitate la 30 septembrie 2007, în conformitate cu informațiile transmise de autoritățile poloneze (în PLN)

	Autoritatea care a acordat ajutorul	Datoriile respective	Suma neachitată la 30 septembrie 2007 (PLN)
23.	ZUS	Amânarea primelor, plata în rate mai 2004 -septembrie 2007	356 708 912
24.	Fondul de Stat pentru Reabilitarea Persoanelor cu Handicap	Amânarea primelor, plata în rate mai 2004 -septembrie 2007	12 192 821
25.	Primăria orașului Gdańsk	Amânarea impozitului pe bunuri imobiliare, plata în rate mai 2004 -septembrie 2007	50 872 523
26.	Primăria orașului Gdańsk	Amânarea taxei de utilizare a terenului, plata în rate 2005-2007	2 859 684
27.	Șeful poliției din provincia Pomerania	Amânarea taxei de mediu, plata în rate mai 2004- septembrie 2007	361 781
		Total	**422 995 722**

Tabelul 4

Ajutorul de stat acordat Șantierului Naval Gdynia în alte scopuri decât restructurarea, în conformitate cu informațiile transmise de autoritățile poloneze (în PLN)

Nr. crt.	Autoritatea care a acordat ajutorul	Instrumentul de ajutor	Scopul	Temeiul juridic	Numărul deciziei sau contractului	Data la care a fost acordat ajutorul	Intrarea în vigoare	Perioada pentru care a fost acordat ajutorul	Valoarea nominală a ajutorului (PLN)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
28.	Agenția pentru Dezvoltare Industrială	Subvenție	Cercetare și dezvoltare	Proiect care face parte din INTERREG IIIC - 2005 Legea bugetară din 22.12.2004, Monitorul Oficial nr. 278 din 29.12.2004, secțiunea 2755	Nota de plată nr. 05/ ERR/2006	30.5.2006	30.5.2006	Subvenție cu caracter excepțional	1 322,19

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
29.	Ministerul Educației și Cercetării	Subvenție		Decretul adoptat de președintele Comitetului de stat pentru cercetarea științifică of 30.11.2001 (Monitorul Oficial nr. 146, secțiunea 1642, cu modificările și completările ulterioare)	Proiect UE G3RD-CT-2002-00822-FASTPOD	26.6.2006	26.6.2006	Subvenție cu caracter excepțional	49 571,98
30.	Ministerul Educației și Cercetării	Subvenție			Decizia nr. 03797/C.ZR6-6/2005	12.12.2005	20.11.2006	Proiect care va fi pus în aplicare până la 31.1.2009	279 825,51
31.	Ministerul Științelor și Învățământului Superior	Subvenție		Legea privind finanțarea științelor, din 8.10.2004 (Monitorul Oficial nr. 238, secțiunea 2390, cu modificările și completările ulterioare)	Decizia nr. 03858/C.ZR8-6/2006	1.9.2006	20.11.2006	Proiect care va fi pus în aplicare până la 31.3.2009	36 509,45
32.	Ministerul Științelor și Învățământului Superior	Subvenție	Cercetare și dezvoltare	Legea privind Comitetul de stat pentru cercetarea științifică din 12.01.1991 (Monitorul Oficial nr. 33 din 2001, secțiunea 389)	Decizia nr. 960/E-594/SPB/5.PR UE/DZ 29/2003-2005	31.1.2003	30.6.2005	30.6.2005	37 906,00
33.	Agenția pentru Dezvoltarea Întreprinderilor din Polonia	Subvenție		Decretul Ministrului Economiei și Muncii, din 16.9.2004 privind acordarea, de către Polonia (Agenția pentru Dezvoltare Industrială), a ajutorului financiar ca parte din Programul operațional sectorial pentru resurse umane 2004-2006 (Monitorul Oficial 2007, secțiunea 2115)	Contractul nr. 30/2006/efs/gdy pregătire finanțată de ESF la 20.1.2006	2.2.2006	25.5.2006	Subvenție cu caracter excepțional	4 253,02
34.	Agenția pentru Dezvoltarea Întreprinderilor din Polonia	Subvenție		Decretul Ministrului Economiei și Muncii, din 16.09.2004 privind acordarea, de către Polonia (Agenția pentru Dezvoltare Industrială), a ajutorului financiar ca parte din Programul operațional sectorial pentru resursele umane (Monitorul Oficial 2007, secțiunea 2115)	Contractul nr WSAiB/039	1.2.2007	13.3.2007	Subvenție cu caracter excepțional	2 209,94
								Total	**411 598,09**

III. EVALUARE

1. *COMPETENȚELE COMISIEI*

(233) Anexa IV punctul 3 din tratatul de aderare descrie procedura mecanismului intermediar. Aceasta constituie un cadru juridic pentru evaluarea schemelor de ajutor și a măsurilor de ajutor individual, care sunt puse în practică într-un nou stat membru înainte de data aderării sale la UE și sunt aplicabile și în continuare, după aderare.

(234) Măsurile care au fost puse în practică înainte de aderare și nu sunt aplicabile după aderare nu pot fi examinate de Comisie, nici în temeiul procedurii mecanismului intermediar, nici în temeiul procedurii prevăzute la articolul 88 alineatul (2) din Tratatul CE.

(235) Totuși, măsurile care nu au fost puse în aplicare înainte de aderare vor fi evaluate de Comisie ca ajutor notificat sau ca ajutor ilegal, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 88 alineatul (2) din Tratatul CE.

(236) Criteriul utilizat pentru a stabili momentul în care o anumită măsură a fost pusă în aplicare este documentul obligatoriu din punct de vedere juridic, prin care autoritatea competentă la nivel național se obligă să acorde ajutorul ([49]). Dacă un act administrativ este obligatoriu din punct de vedere juridic este o chestiune care ține de legislația națională. Totuși, Comisia trebuie să poată analiza, mai ales în cazurile transfrontaliere, aceste acte administrative și, judecând după forma și conținutul lor, să evalueze dacă ele ar putea genera așteptări legitime pentru beneficiari, cu titlu executoriu în fața unei instanțe poloneze. Această capacitate de a analiza acte administrative naționale este indispensabilă pentru exercitarea competenței exclusive a Comisiei de a aproba derogări de la interzicerea generală a ajutorului de stat referitor la măsurile puse în aplicare în Polonia după 1 mai 2004.

(237) O măsură pusă în aplicare înainte de aderare este aplicabilă după aderare dacă poate duce la acordarea ajutorului suplimentar sau la o creștere a valorii ajutorului deja acordat, adică dacă nivelul exact de angajare economică a statului nu este cunoscut la data la care măsura a fost pusă în aplicare și rămâne necunoscută la data aderării.

([49]) Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță din 14 ianuarie 2004, Fleuren Compost/Comisia, T-109/01, Rec., p. II-00127, punctul 74.

(238) În decizia sa de deschidere a investigației formale, Comisia a concluzionat, pe baza informațiilor prezentate de Polonia, că o serie de măsuri în legătură cu care a fost notificată la 29 aprilie 2004 reprezentau, de fapt, ajutor nou, fie ilegal, fie notificat, deoarece a fost acordat după 1 mai 2004, data aderării Poloniei la UE. Observațiile transmise de Polonia și terți după deschiderea investigației nu au convins Comisia să-și modifice concluzia. În special, Comisia continuă să susțină că deține competența pentru a evalua dacă măsurile prezentate în anexa I, partea B la decizia de deschidere a investigației formale sunt compatibile cu piața comună. Totuși, Comisia remarcă faptul că unele dintre aceste măsuri au fost abandonate (măsurile 33 și 34 din anexa I, partea B la decizia de deschidere a investigației formale).

(239) În continuare, Comisia explică de ce nu poate accepta argumentele expuse de Polonia și de către părțile interesate.

(a) *Restructurarea datoriei la bugetul de stat în temeiul capitolului 5a*

(240) Comisia este de acord cu beneficiarul, și anume că evenimentul care a dat naștere anulării parțiale a datoriilor la bugetul de stat în temeiul capitolului 5a a fost adoptarea deciziei de restructurare de către președintele Agenției pentru Dezvoltare Industrială. Totuși, Comisia nu poate accepta declarația conform căreia această decizie a fost adoptată la 19 aprilie 2004, adică înainte de aderare. În decizia de deschidere a investigației formale, Comisia a explicat motivele poziției sale; nici Polonia, nici beneficiarul nu au prezentat alte argumente. Comisia reiterează faptul că decizia din 19 aprilie doar aproba planul de restructurare din 2004, nu restructura datoriile la bugetul de stat în temeiul capitolului 5a. Președintele Agenției pentru Dezvoltare Industrială nu putea emite decizia de restructurare înainte de aderare deoarece nu avea, conform dispozițiilor stipulate de capitolul 5a, acordul tuturor creditorilor publici implicați în restructurare și nici cel al operatorului, societatea care gestionează operațiunea de restructurare ([50]). Comisia remarcă faptul că Președintele Agenției pentru Dezvoltare Industrială a recunoscut acest fapt atunci când a menționat, în decizia sa din 19 aprilie 2004, că ar fi necesară o altă decizie menită să finalizeze restructurarea în temeiul capitolului 5a și atunci când, în cele din urmă, a emis deciziile de restructurare din 4 ianuarie 2005, adică după aderare.

([50]) Pentru o descriere amănunțită a procedurii din capitolul 5a, a se vedea partea 3.2 din decizia de deschidere a investigației formale.

(241) Comisia nu poate accepta argumentul beneficiarului că acordul tuturor creditorilor publici implicați, privind restructurarea datoriilor lor de la Șantierul Naval Gdynia, în temeiul capitolului 5a, constituia documentul obligatoriu din punct de vedere juridic impus prin hotărârea Fleuren Compost. Practic, beneficiarul a argumentat că dispozițiile stipulate de capitolul 5a nu erau *lex specialis* în relația cu alte legi care permit restructurarea datoriilor la bugetul public și că funcția președintelui Agenției pentru Dezvoltare Industrială era aceea de a administra și facilita procesul de restructurare, nu de a înlocui autoritățile implicate și competente pentru anumite datorii. Comisia remarcă faptul că această interpretare a legislației poloneze nu se potrivește cu niciuna dintre declarațiile Poloniei, până la momentul respectiv, și nici cu textul și logica din capitolul 5a însuși. Firește, astfel cum a argumentat beneficiarul, Legea din 30 octombrie 2002 „nu interzice, prin dispoziții generale, autorităților de restructurare să emită vreo decizie de anulare în măsura în care ele au dreptul să facă acest lucru". Totuși, dacă ar fi făcut asta, acele datorii nu s-ar mai fi încadrat în capitolul 5a, cu toate avantajele asociate și pe care beneficiarul însuși le-a enumerat: eligibilitatea pentru un împrumut de la Agenția pentru Dezvoltare Industrială, suspendarea oricăror proceduri de executare silită în derulare, scutirea de la faliment și neacumularea dobânzii la sumele neachitate.

(242) Comisia nu poate accepta argumentul beneficiarului că nicio dobândă nu s-a acumulat după 30 iunie 2006 la datoriile restructurate în temeiul capitolului 5a. Această interpretare a legislației poloneze a fost respinsă de Polonia. În plus, Polonia a notificat ca ajutor nou planificat (parțial) anularea dobânzii acumulate după 30 iunie 2006, așa încât este evident faptul că această dobândă s-a acumulat, în realitate.

(b) ***Măsurile 28-34 din anexa I partea B la decizia de deschidere a investigației formale***

(243) Comisia nu poate accepta argumentul Poloniei că acest ajutor a fost acordat *de facto* în baza faptului că toate autoritățile relevante de acordare a ajutorului au făcut declarații verbale la o reuniune a grupului de lucru al guvernului, privind restructurarea șantierelor navale din Polonia (industria construcțiilor navale). Aceste declarații, dacă există, erau pur verbale și măsurile ulterioare de punere în aplicare erau, cu siguranță, necesare pentru a genera așteptări legitime în temeiul legislației poloneze.

(c) ***Infuzia de capital realizată de Agenția pentru Dezvoltare Industrială***

(244) Argumentul beneficiarului că ajutorul a fost acordat înainte de aderare deoarece nivelul exact de angajare economică era cunoscut înainte de acea dată, provine dintr-o neînțelegere a anexei IV punctul 3 la tratatul de aderare. Pentru a se califica drept ajutor anterior, o măsură trebuie să îndeplinească două cerințe: trebuie să fi fost acordată înainte de aderare (adică echivalentă cu o decizie obligatorie din punct de vedere juridic, adoptată de autoritatea competentă care a acordat ajutorul) și „nu trebuie să fie aplicabilă după aderare". Acestea sunt două condiții separate și cumulative. Argumentul beneficiarului, că nivelul de angajare economică a statului era cunoscut înainte de aderare, se referă la a doua dintre aceste cerințe, și nu la momentul în care ajutorul a fost acordat.

(245) Comisia nu poate accepta argumentul Poloniei că cerința de a înregistra subscrierea noilor acțiuni în termen de 6 luni era pur formală. Comisia remarcă faptul că, în realitate, după expirarea acestei perioade de 6 luni, era necesară adoptarea a două decizii separate: o nouă hotărâre a Adunării generale privind majorarea capitalului și subscrierea însăși. Se pare că, în conformitate cu legislația comercială din Polonia, dreptul unei societăți la o infuzie de capital intră în vigoare la data la care este adoptată hotărârea de majorare a capitalului (adică prima hotărâre din 17 februarie 2004). Înregistrarea are importanță pentru contractele externe ale societății, nu pentru relațiile cu acționarii ei. Totuși, lipsa înregistrării are și efecte juridice asupra relației dintre societate și acționarii ei: dacă nu se realizează în termen de șase luni, hotărârea de a majora capitalul societății expiră, iar infuzia de capital nu poate avea loc. În aceste împrejurări, acționarii trebuie să adopte o nouă hotărâre pentru majorarea capitalului societății. Această hotărâre a fost, într-adevăr, adoptată de Adunarea generală la 4 martie 2005. Totuși, faptul că hotărârea nu a fost adoptată în unanimitate (trei acționari importanți au fost împotrivă) demonstrează că hotărârea în cauză nu poate fi privită doar ca o cerință formală. De asemenea, Comisia remarcă faptul că Agenția pentru Dezvoltare Industrială a fost cea care a subscris, în cele din urmă, capitalul, nu trezoreria. Hotărârea din 17 februarie 2004 nu poate fi privită, prin urmare, ca o decizie finală și obligatorie de acordare a ajutorului sub forma unei infuzii de capital care apare ca măsura 32 în anexa I partea B la decizia de deschidere a investigației formale.

(246) În ultimul rând, Comisia remarcă faptul că nici Polonia, nici beneficiarul nu au contestat concluzia sa, conform căreia măsurile 19-27 din anexa I partea B la decizia de deschidere a investigației formale reprezentau ajutor nou și în acest fel să intre în domeniul de competență al Comisiei în temeiul articolului 88 din Tratatul CE.

2. *AJUTORUL DE STAT ÎN SENSUL ARTICOLULUI 87 ALINEATUL (1) DIN TRATATUL CE*

2.1. EXISTENȚA AJUTORULUI DE STAT

(247) Articolul 87 alineatul (1) din Tratatul CE stipulează că orice ajutor acordat de un stat membru sau prin resursele statului, în orice formă care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producției anumitor bunuri și care afectează comerțul dintre statele membre, este incompatibil cu piața comună.

(248) Comisia consideră că întregul ajutor descris în considerentele 209-232 a fost acordat de stat sau prin resursele statului și, fiind îndreptat asupra unei anumite întreprinderi, a fost selectiv.

(249) Șantierul Naval Gdynia este unul dintre cele mai mari șantiere navale europene și concurează, pe piața navelor container, mai ales cu șantiere navale din Germania și Danemarca, astfel cum au confirmat Polonia și beneficiarul și astfel cum au observat Danemarca și asociația daneză a constructorilor de nave în observațiile lor privind decizia Comisiei de deschidere a investigației formale. Navele container reprezentau, la sfârșitul anului 2006, 26 % din registrele de comenzi ale șantierelor navale europene ([51]).

(250) Se pare că Șantierul Naval Gdynia este unicul șantier din Uniunea Europeană care produce un anumit tip de nave Ro-Ro: nave pentru transportul autovehiculelor. Această specializare nu înseamnă, totuși, că Șantierul Naval Gdynia nu se află în competiție, cel puțin ipotetic, cu alte șantiere din Uniunea Europeană. Comisia remarcă faptul că există un nivel semnificativ de substituibilitate în ceea ce privește aprovizionarea, cel puțin în segmentul navelor de tip cargo, ([52]) chiar dacă, analizând structura cererii pentru diverse categorii de nave de tip cargo, aceste nave nu aparțin doar unei piețe.

(251) Acest lucru înseamnă că este posibil ca alte șantiere navale din Uniunea Europeană să nu se confrunte cu obstacole semnificative în lansarea producției de nave de transport autovehicule, cel puțin nu obstacole cu caracter tehnologic (instalații de producție, *know-how*, etc.). Totuși, subvenționarea permanentă a Șantierului Naval Gdynia, care a permis acestui șantier să încheie contracte fără recunoașterea și acoperirea integrală a tuturor riscurilor implicate, ar fi putut reprezenta un obstacol semnificativ pentru alte șantiere navale care doresc să intre pe piața de nave de transport autovehicule.

([51]) Raportul anual al CESA pentru perioada 2006-2007, Comunitatea Asociațiilor Șantierelor Navale din Europa (*Community of European Shipyards' Associations*).

([52]) Pentru navele de pasageri, inclusiv navele de croazieră, există obstacole semnificative în calea celor care doresc să intre în rândul ofertanților.

(252) Comisia remarcă faptul că Șantierul Naval Gdynia își desfășoară activitatea și în alte segmente de nave pentru mărfuri, cum ar fi navele multifuncționale, navele pentru transportul gazelor lichefiate, navele tanc pentru produse chimice și produse în general și navele tip cargou pentru marfă vrac. De exemplu, navele tanc pentru produse chimice și produse în general reprezentau, la sfârșitul anului 2006, aproximativ 8 % din registrul de comenzi al șantierelor navale europene ([53]). Șantierele din Germania și România sunt extrem de active în aceste segmente.

(253) Pe baza celor de mai sus, Comisia concluzionează că ajutorul de stat acordat Șantierului Naval Gdynia a afectat comerțul dintre statele membre.

(254) În ultimul rând, Comisia trebuie să stabilească dacă măsurile acordate Șantierului Naval Gdynia conferau un avantaj necuvenit acestuia și dacă, prin urmare, denaturau sau amenințau să denatureze concurența. Comisia remarcă faptul că autoritățile poloneze nu au contestat clasificarea măsurilor acoperite de prezenta decizie ca ajutor de stat, cu excepția împrumuturilor acordate de KPS și a garanțiilor furnizate de Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export care, în opinia autorităților poloneze, respectă principiul investitorului în economia de piață.

(255) În continuare, Comisia explică de ce a considerat că amânarea continuă a achitării datoriei la bugetul de stat nu a trecut testul creditorului din economia de piață. Ulterior, Comisia evaluează măsurile contestate de Polonia. În cele din urmă, Comisia analizează împrejurările în care a fost acordat ajutorul la care se referă prezenta decizie și impactul acestuia asupra concurenței.

(a) ***Neexecutarea,în mod continuu, a datoriei la bugetul de stat***

(256) Principiul conform căruia neexecutarea, în mod continuu, a datoriei la bugetul de stat poate constitui, ea însăși ajutor de stat, este stabilit în jurisprudență ([54]). Informațiile transmise de autoritățile poloneze ([55]) indică clar faptul că Șantierul Naval Gdynia are importante datorii

([53]) Raportul anual al CESA pentru perioada 2006-2007, Comunitatea asociațiilor șantierelor navale din Europa (*Community of European Shipyards' Associations*).

([54]) Opinia avocatului general Jacobs, cauza C-256/97, DM Transport, Rec., 1999, p. I-3915, cauza C-480/98, Spania/Comisia, Rec., 2000, p. I-8717.

([55]) În special anexa 3 la scrisoarea din 9 ianuarie 2008.

la bugetul de stat, care provin tocmai din 2004. Șantierul și-a plătit datoriile la bugetul de stat în mod neregulat, iar datoria neachitată s-a amânat continuu, probabil fără nicio decizie formală din partea creditorilor publici respectivi sau fără a se respecta vreun grafic de rambursare. Polonia a explicat că beneficiarul a intenționat să ramburseze datoriile la bugetul de stat neachitate la 30 septembrie 2007 (443 de milioane PLN în total) folosind infuzia de capital realizată de trezorerie ca urmare a privatizării șantierului. Deoarece acesta este un eveniment incert cu un calendar incert, intenția șantierului sugerează faptul că, în practică, datoriile la bugetul de stat au fost amânate pe o perioadă de timp nedeterminată sau nespecificată și că au fost plătite doar ocazional, în funcție de cât permitea fluxul de numerar al șantierului. Comisia consideră că niciun creditor din economia de piață nu ar accepta o asemenea amânare nelimitată a datoriilor, care ar depinde de privatizarea și recapitalizarea de către stat , care reprezintă o măsură incertă (acest lucru constituind ajutor de stat de o legalitate și compatibilitate îndoielnică cu piața unică). În plus, nu există niciun fel de indiciu potrivit căruia creditorii publici respectivi ar fi luat vreo măsură pentru încasarea datoriilor la bugetul de stat de la Șantierul Naval Gdynia, în special prin intermediul executării silite sau în conformitate cu legislația privind falimentul. Prin urmare, Comisia concluzionează că neexecutarea datoriilor la bugetul de stat reprezintă un avantaj pe care beneficiarul nu l-ar fi obținut de la un creditor din economia de piață și, prin urmare, reprezintă ajutor de stat similar unui împrumut (fără dobândă).

(b) ***Măsurile pe care Polonia le consideră că au trecut testul investitorului privat***

Împrumuturile de la KPS

(257) Comisia nu poate accepta argumentul Poloniei, conform căruia ajutorul sub forma împrumuturilor pentru capitalul de lucru nu conținea ajutor de stat. Comisia observă că rata dobânzii percepută de KPS era cu aproximativ 400 de puncte de bază peste rata de referință. De asemenea, Comisia remarcă faptul că Șantierul Naval Gdynia se confrunta, de mai mulți ani, cu o situație financiară foarte precară, datoriile depășind considerabil activele sale. Șantierul Naval Gdynia nu a putut obține finanțare pentru producția sa din nicio altă sursă externă. Capitalul său de lucru era finanțat prin plățile în avans acoperite integral de garanțiile primite de la Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export, din împrumuturile acoperite integral de garanțiile de la trezorerie și din împrumuturile KPS. Rata dobânzii percepută de KPS, prin urmare, nu pare a reflecta corect riscul suportat. Deși KPS nu a cerut o garanție, valoarea sa rămâne îndoielnică; trebuie să reamintim faptul că trezoreria și Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export solicitau garanții similare și, având în vedere raportul active/datorii ale Șantierului Naval Gdynia, se pare că KPS nu putea obține o garanție de prim rang asupra activelor șantierului. În orice caz, Polonia nu a furnizat informații detaliate care să permită Comisiei să calculeze valoarea reală a garanției solicitate.

(258) Mai mult, nu există nicio diferență între împrumuturile acordate de KPS și împrumuturile acordate de Agenția pentru Dezvoltare Industrială, care deține KPS. Este greu să se susțină simultan, astfel cum face Polonia, că împrumuturile acordate de Agenția pentru Dezvoltare Industrială reprezintă ajutor de stat, în timp ce împrumuturile acordate de filiala sa, KPS, respectă cerințele principiului investitorului în economia de piață.

(259) În ultimul rând, Comisia remarcă faptul că KPS a fost înființată ca un fond controlat de guvern, cu obiective de politică publică, finanțarea acestuia fiind integral asigurată sau garantată de stat prin intermediul Agenției pentru Dezvoltare Industrială. În conformitate cu documentul „O strategie pentru sectorul construcțiilor navale (șantierele navale pentru construcții maritime) din Polonia 2006-2010", KPS a fost „înființată pentru a organiza finanțarea producției șantierului naval până la momentul în care investitorii privați preiau controlul". Strategia, care este menită să atingă nu doar obiectivele economice, ci și pe cele sociale și macroeconomice, ([56]) îi conferă societății KPS diverse puteri, împreună cu Agenția pentru Dezvoltare Industrială, trezoreria și alte organisme publice competente. Legăturile financiare ale KPS cu Agenția pentru Dezvoltare Industrială și Trezoreria sunt clare, iar KPS este mai degrabă un vehicul pentru transferul activelor alocate de bugetul de stat pentru șantierele navale din Polonia, inclusiv Gdynia.

(260) Din perspectiva celor de mai sus, Comisia concluzionează că societatea KPS nu a acționat ca un investitor în economia de piață atunci când a acordat împrumuturile pentru capitalul de lucru Șantierului Naval Gdynia. Aceste împrumuturi, prezentate în lista de la considerentul 158, tabelele 1 și 2, reprezintă, prin urmare, ajutor de stat.

([56]) O strategie pentru sectorul construcțiilor navale (șantierele navale pentru construcții maritime) din Polonia 2006-2010, adoptată în august 2006, p. 7.

Garanțiile Corporației pentru Asigurarea Creditelor de Export

(261) În observațiile sale, în urma adoptării deciziei de deschidere a investigației formale, Polonia a argumentat că garanțiile acordate de Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export Șantierului Naval Gdynia nu reprezentau ajutor de stat. Comisia nu poate accepta această afirmație.

(262) În primul rând, Comisia ar sublinia faptul că garanțiile pentru plata în avans, oferite de Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export, sunt garantate de trezorerie și că tranzacțiile aferente sunt introduse într-un cont bancar separat, care funcționează sub numele de „Interes Narodowy". În cazul în care acest cont nu conține suficiente fonduri, Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export poate obține împrumuturile de la trezorerie sau poate beneficia de garanții de împrumut de la trezorerie.

(263) În al doilea rând, Comisia reamintește decizia pe care a adoptat-o la 18 iulie 2007 în cazul N 105/2007 ([57]), prin care a aprobat, ca neconținând ajutor de stat, schema prin care Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export își derulează programul de asigurări de export, garantate de trezorerie. Această schemă acoperă, în prezent, tipul de garanții de producție pe care Șantierul Naval Gdynia le primește în ultimii ani. Comisia remarcă faptul că schema exclude ([58]), în mod explicit, societățile cu probleme financiare, în sensul orientărilor privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea societăților cu probleme. Principala caracteristică a schemei este că primele de garanție sunt calculate pe baza unei evaluări a riscurilor. De exemplu, prima de garanție pentru o societate care face parte din categoria societăților cu cel mai ridicat risc corespunde nivelului de […]% pe an pentru garanții de mai puțin de 2 ani și […]% pe an pentru garanții de peste doi ani. Prima de bază este egală cu […]% pe an. Comparativ, garanțiile pentru Șantierul Naval Gdynia au fost acordate de Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export pentru o primă de 2 % pe an dacă garanția nu depășea suma de 35 de milioane PLN și pentru o primă de 1 % pe an dacă garanția depășea această sumă.

(264) Prin urmare, este clar că Șantierul Naval Gdynia nu este eligibil pentru garanțiile acoperite de schema descrisă în continuare și aprobată de Comisie ca neconținând ajutor. În consecință, garanțiile acordate Șantierului Naval Gdynia conțin ajutor.

(265) Mai mult, este clar că prima de garanție percepută de la Șantierul Naval Gdynia este cu mult sub prima de bază utilizată pentru garanțiile acordate societăților fără probleme și de câteva ori mai mică decât prima percepută de la societățile cu risc ridicat care sunt totuși eligibile în conformitate cu schema descrisă în continuare. Comisia concluzionează că prima de garanție aplicată Șantierului Naval Gdynia nu corespunde unei prime de piață și că, prin urmare, aceste garanții reprezintă ajutor de stat.

(266) În al treilea rând, în conformitate cu notificarea Comisiei privind aplicarea dispozițiilor, stipulate de articolele 87 și 88 din Tratatul CE, ajutorului de stat sub formă de garanții ([59]), pentru ca o garanție de stat individuală să nu reprezinte ajutor de stat, cel care se împrumută nu trebuie să aibă probleme financiare. Acest lucru nu este, cu siguranță, valabil în acest caz. În conformitate cu aceeași notificare, atunci când cel care se împrumută are probleme financiare, garanția pentru elementul de ajutor poate fi la fel de ridicată ca și suma acoperită de acea garanție.

(267) În cele din urmă, Comisia remarcă faptul că Șantierul Naval Gdynia s-a bazat exclusiv pe garanțiile oferite de Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export și de trezorerie și nu a reușit să obțină nicio garanție de pe piață.

(268) În lumina celor de mai sus, Comisia concluzionează că Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export nu a acționat ca un investitor în economia de piață atunci când a acordat garanții Șantierului Naval Gdynia.

(c) ***Denaturarea concurenței generate de ajutorul de stat acordat Șantierului Naval Gdynia***

(269) Comisia consideră că, datorită faptului că s-a bazat integral pe ajutorul de stat, Șantierul Naval Gdynia a putut să se angajeze în practici anticoncurențială, cum ar fi stabilirea prețurilor sub nivelul costurilor de producție, fără a suferi consecințele pe care le-ar genera, în mod normal, practicile respective, și anume eliminarea de pe piață.

(270) Mai mult, Comisia remarcă faptul că una dintre principalele probleme pe termen lung ale Șantierului Naval Gdynia a fost încheierea unor contracte care s-au dovedit a fi generatoare de pierderi, deoarece zlotul s-a apreciat în fața dolarului, moneda dominantă în afacerile de construcții navale, iar prețul tablelor din oțel a crescut în întreaga lume. Acești factori externi erau deja identificați ca principalele amenințări la adresa funcționării neîntrerupte a șantierului, din planul de restructurare din 2002, și ulterior, din versiunea modificată din 2004, din noul plan de restructurare din 2006 și, în ultimul rând, pe parcursul procesului de privatizare din 2008.

([57]) Decizia Comisiei din 18 iulie 2007 în cazul N 105/07, Schema de garanții pentru contractele de export, notificarea rezumată în JO C 214, 13.9.2007.

([58]) Articolul 3 alineatul (1) punctul 1 din Hotărârea 111/2006 a Comitetului de politică privind asigurarea exportului (*Export Insurance Policy Committee*) din 20 decembrie 2006.

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

(271) În ciuda faptului că aceste amenințări erau cunoscute conducerii șantierului, acesta a continuat să încheie contractele fără a ține seama de măsurile necesare pentru diminuarea riscului. Această practică de afaceri a continuat și în perioada de dezvoltare maximă, fără precedent, care a avut loc pe piața mondială a construcțiilor navale între 2004 și 2008, atunci când prețurile la construcțiile navale au atins niveluri record. Ca urmare a acestei practici, șantierul a reușit să își mențină activitatea și forța de muncă, dar cu prețul pierderilor masive la nivelul producției curente a construcțiilor navale. În conformitate cu raportul de investigare (*due diligence*), întocmit de societatea Amber în prima jumătate a anului 2008, actualul registru de comenzi, cu livrări programate pentru anii 2008 și 2009, este, de asemenea, supus unui risc de pierderi semnificative ca urmare a contractelor generatoare de pierderi, încheiate fără luarea unor măsuri de diminuare a riscurilor; acest lucru a fost confirmat de Polonia.

(272) Pe această bază, Comisia concluzionează că întregul ajutor acordat Șantierului Naval Gdynia, descris în partea II, punctul 7 era menit să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența de pe piața mondială a construcțiilor navale.

Concluzie

(273) În concluzie, Comisia consideră că toate măsurile acordate Șantierului Naval Gdynia reprezintă ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE.

2.2 Posibilitatea pentru Polonia și terți de a-și prezenta observațiile

(274) Prin decizia sa din 1 iunie 2005, Comisia a deschis o investigație formală privind o serie de măsuri, inclusiv restructurarea datoriilor (anulări, amânări, modificări ale graficului de rambursare) pe baza a diverse temeiuri juridice și referitor la un anumit număr de creditori publici, infuzii de capital, garanții de producție de la trezorerie și măsuri pentru strângerea de capital (emisiunea de obligațiuni și schimbul datorie – capitaluri proprii).

(275) De asemenea, Comisia a declarat, foarte clar, că nu poate fi acceptat argumentul Poloniei, conform căruia plățile în avans primite de la proprietarii de nave ar trebui considerate contribuție proprie. În legătură cu acest aspect, Comisia și-a exprimat îndoielile, și anume dacă garanțiile pentru plata în avans, oferite de Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export, reprezentau ajutor de stat și a anunțat că ar urma să investigheze natura acestor plăți în avans.

(276) Atât Polonia, cât și beneficiarul și-au prezentat observațiile; totuși, în timp ce au contestat competența Comisiei de a evalua compatibilitatea unora dintre măsurile respective, nu au avut nimic de obiectat referitor la concluzia Comisiei, și anume că, atâta timp cât aceste măsuri au fost acordate după aderarea Poloniei la UE, ele reprezentau ajutor nou în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE. Unica excepție a fost natura garanțiilor furnizate de Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export, despre care se presupunea că nu conțin ajutor de stat. Ulterior, și Polonia a argumentat că împrumuturile acordate de KPS nu reprezentau ajutor de stat. Comisia s-a referit la argumentele subliniate de Polonia și beneficiar mai sus.

(277) În decursul investigației Comisiei, cu câteva ocazii, au fost efectuate modificări semnificative referitoare la strategia guvernului polonez, ca proprietar majoritar al Șantierului Naval Gdynia, astfel cum demonstrează descrierea evenimentelor. Strategia consolidării sectorului construcțiilor navale s-a transformat într-o strategie de separare a șantierelor navale Gdynia și Gdańsk și într-o decizie de a privatiza parțial Șantierul Naval Gdynia, care mai târziu s-a transformat într-o strategie de privatizare integrală. Această perspectivă a strategiei este, de asemenea, discutabilă, având în vedere lipsa clară a interesului din partea operatorilor de pe piață de a achiziționa șantierul.

(278) Conform celor de mai sus, Comisia a păstrat permanent legătura cu autoritățile poloneze, în calitate de proprietar al Șantierului Naval Gdynia și cu Șantierul Naval Gdynia însuși. Comisia a arătat, cu regularitate, atât Poloniei, cât și șantierului că toate măsurile de ajutor acordate șantierului din resursele statului reprezentau probabil ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE, având în vedere situația financiară precară a șantierului și absența oricărei finanțări externe care să nu conțină ajutor de stat. De asemenea, Comisia a avertizat că acest ajutor de stat a fost acordat prin încălcarea articolului 88 alineatul (3) din Tratatul CE și a fost incompatibil cu piața comună. Comisia a arătat în câteva ocazii și faptul că garanțiile oferite Șantierului Naval Gdynia de Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export reprezentau ajutor de stat.

(279) Pe durata investigației sale, Comisia a adunat și detalii privind operațiunile societății KPS și natura împrumuturilor pentru capitalul de lucru, pe care le-a acordat șantierului. Comisia a arătat Poloniei că probabil aceste împrumuturi reprezentau ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE.

(280) În ultimul rând, Comisia a observat, pe durata investigației sale, că Șantierul Naval Gdynia acumula încă datorii la bugetul de stat. Comisia a strâns informații privind acest subiect și a informat Polonia (în calitate de proprietar și creditor al șantierului) că neexecutarea datoriei la bugetul de stat sau restructurarea acesteia ar putea reprezenta ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE.

3. *COMPATIBILITATEA AJUTORULUI CU PIAȚA UNICĂ – DEROGARE ÎN TEMEIUL ARTICOLULUI 87 ALINEATUL (3) DIN TRATATUL CE*

(281) Principalul obiectiv al măsurilor este acela de a ajuta o societate cu probleme financiare și de a o menține pe linia de plutire. În aceste cazuri, scutirea prevăzută la articolul 87 alineatul (3) litera (c) din Tratatul CE, care autorizează ajutorul de stat acordat pentru facilitarea dezvoltării anumitor activități economice, atunci când acest ajutor nu afectează negativ condițiile comerciale într-o măsură care contravine interesului public, poate fi aplicată în cazul în care condițiile relevante sunt respectate.

(282) Ajutorul de salvare și de restructurare, menit să ajute societățile, este reglementat, în prezent, de Liniile directoare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate ([60]) (denumite, în continuare, „liniile directoare"), care au înlocuit textul anterior, adoptat în 1999 ([61]) (denumite, în continuare, „liniile directoare din 1999").

(283) Dispozițiile intermediare ale liniilor directoare stipulează că notificările înregistrate înainte de 10 octombrie 2004 sunt analizate din perspectiva criteriilor aplicabile la momentul notificării (punctul 103). În acest caz, Comisia a fost notificată, la 29 aprilie 2004, cu privire la unele dintre măsuri, în temeiul mecanismului intermediar în conformitate cu anexa IV punctul 3 la tratatul de aderare, atunci când liniile directoare din 1999 erau în vigoare. Totuși, liniile directoare stipulează și că se vor aplica pentru evaluarea oricărui ajutor de salvare sau de restructurare acordat fără autorizația Comisiei (ajutor ilegal) dacă ajutorul este acordat, integral sau parțial, după 1 octombrie 2004 (punctul 104, primul paragraf). Având în vedere că aproape toate măsurile descrise la considerentele 209-232 au fost acordate ilegal după acea dată, Comisia concluzionează că se vor aplica liniile directoare din 2004.

(284) Liniile directoare se aplică societăților din toate sectoarele, în afara excepțiilor prezentate în lista din punctul 18 al liniilor directoare. Cadrul privind ajutorul de stat pentru construcțiile navale ([62]), care este cadrul juridic pentru evaluarea ajutorului de stat oferit acestui sector, se referă la punctul 12 din liniile directoare ca fiind temeiul juridic relevant pentru evaluarea ajutorului de salvare și de restructurare.

A. AJUTOR DE SALVARE

(285) Liniile directoare prevăd ca ajutorul de salvare să fie acordat ca măsură temporară de sprijin pentru societățile cu probleme financiare, în așteptarea momentului în care este întocmit un plan de restructurare sau un plan de lichidare sau în vederea rezolvării unei crize acute de lichidități.

(286) Comisia remarcă faptul că ajutorul de stat acordat Șantierului Naval Gdynia nu respectă nici condiția privind caracterul temporar, deoarece toate măsurile de ajutor au fost acordate pentru perioade care depășeau cu mult cele 6 luni prescrise, dar nici condiția privind reversibilitatea, deoarece au fost autorizate măsuri ireversibile, cum ar fi infuzii de capital și anulări ale debitelor, comparabile cu subvențiile.

(287) Prin urmare, Comisia concluzionează că măsurile prezentate în lista din considerentele 209-232 nu sunt compatibile cu piața comună, ca ajutor de salvare.

B. AJUTOR DE RESTRUCTURARE

(288) Definiția de la punctul 17 din liniile directoare indică faptul că ajutorul de restructurare se bazează pe un plan fezabil, coerent și amplu, menit să asigure viabilitatea pe termen lung a societății, într-un interval rezonabil de timp. Restructurarea implică, de obicei, următoarele elemente: restructurarea tuturor aspectelor legate de activitățile societății, reorganizarea și raționalizarea activității acesteia, inclusiv retragerea din activități care generează pierderi și restructurarea financiară. Dacă beneficiază de ajutor de stat, operațiunile de restructurare nu se pot limita, totuși, la ajutorul financiar menit să remedieze pierderile din trecut, fără identificarea motivelor care au dus la înregistrarea respectivelor pierderi, adică fără asumarea unei restructurări adevărate. Mai mult, restructurarea trebuie să fie finanțată, cel puțin parțial, din resursele proprii ale societății sau din surse externe care să nu conțină ajutor de stat, iar ajutorul de stat trebuie să se limiteze la nivelul minim necesar pentru ca societatea să își recapete viabilitatea. În ultimul rând, trebuie să fie adoptate măsuri compensatorii care să diminueze efectul de denaturare al ajutorului.

(289) Ținând cont de natura ajutorului de restructurare, care poate crea multe denaturări, Comisia consideră că ajutorul oferit societăților cu probleme poate contribui la dezvoltarea activităților economice fără a afecta în mod defavorabil comerțul, într-o măsură contrară interesului comunitar, doar dacă sunt respectate toate condițiile stipulate în liniile directoare.

(290) Comisia analizează în continuare dacă aceste condiții au fost îndeplinite.

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

(a) ***Eligibilitate***

(291) Pentru a fi eligibilă pentru ajutorul de salvare sau de restructurare, societatea trebuie să se califice drept societate cu probleme, în sensul liniilor directoare. Comisia consideră că situația financiară a Șantierului Naval Gdynia, cel puțin începând cu anul 2002, s-a caracterizat prin lipsa permanentă a lichidităților și prin insolvabilitate, pierderi tot mai mari și valoare negativă a activelor. Șantierul Naval Gdynia este, prin urmare, o societate cu probleme, în sensul liniilor directoare.

(b) ***Recăpătarea viabilității pe termen lung***

(292) În conformitate cu punctul 34 din liniile directoare, acordarea ajutorului trebuie să fie condiționată de punerea în aplicare a unui plan de restructurare, care trebuie să permită societății să își recapete viabilitatea într-un interval rezonabil de timp. Recăpătarea unui nivel corespunzător de viabilitate înseamnă că societatea, după finalizarea procesului de restructurare, poate să își acopere toate costurile și să aibă o rată a rentabilității capitalului suficientă pentru a concura pe cont propriu. Restructurarea trebuie să fie efectuată cât se poate de repede.

(293) Comisia remarcă faptul că, în decursul acestei investigații, a revizuit două planuri de restructurare (2004 și 2006) întocmite de conducerea șantierului și aprobate de proprietarul său majoritar, statul. Comisia a concluzionat că îngrijorările sale puternice, referitoare la posibilitatea ca cele două planuri să rentabilizeze șantierul, nu au fost eliminate. Deoarece planul de restructurare din 2006 a înlocuit planul de restructurare din 2004, Comisia explică, în continuare, motivele suspiciunilor sale puternice privind planul de restructurare din 2006. Totuși, Comisia remarcă faptul că acest plan seamănă, în multe aspecte, cu planul de restructurare din 2004 și că suspiciunile exprimate de Comisie în decizia sa de deschidere a investigației formale referitor la planul de restructurare din 2004 se aplică, de asemenea, în totalitate, planului de restructurare din 2006.

(294) Comisia reamintește declarația Poloniei, după ce decizia de deschidere a investigației formale fusese adoptată, și anume că planul de restructurare din 2004 reprezenta o bază economică solidă pentru restructurarea șantierului. Realitatea a demonstrat că planul din 2004 nu era suficient pentru recăpătarea viabilității șantierului și că trebuia să fie modificat încă din 2006.

(295) Comisia remarcă faptul că planul de restructurare din 2006 s-a concentrat mai ales pe restructurarea financiară și că aspectele industriale nu erau acoperite într-o manieră convingătoare. Planul nu a prezentat nicio strategie industrială de anvergură, convingătoare.

(296) Acest lucru este ilustrat în special de strategia de investiții propusă, care ar putea fi caracterizată ca o colecție de proiecte mici de modernizare, fără viziunea globală care ar părea necesară pentru modernizarea instalațiilor, multe dintre acestea datând din anii '70. Planul nu analizează, în detaliu, starea actuală a instalațiilor de producție sau punctele lor slabe și nu identifică blocajele cu care se confruntă șantierul. În conformitate cu consultantul extern al Comisiei, sumele alocate pentru investiții (240 de milioane PLN; 69 de milioane EUR) sunt prea mici pentru a asigura o modernizare adevărată.

(297) Pentru a privi în perspectivă investițiile planificate, trebuie, de asemenea, să fie analizate previziunile privind deprecierea anuală a activelor șantierului și tendințele valorii mijloacelor fixe, așa cum se estimează în planul de restructurare din 2006. Deprecierea din 2007-2009, adică perioada de investiții, este estimată la 100 de milioane PLN. Rezultă că cel puțin 40 % din investițiile planificate, în valoare de 240 de milioane PLN, sunt necesare doar pentru a menține activele la nivelul tehnic actual, iar diferența de 60 % ar fi nivelul maxim disponibil pentru o modernizare adevărată. Bilanțul contabil estimativ prevede o creștere constantă a mijloacelor fixe, de la 246 de milioane PLN în 2006 la 361 de milioane PLN în 2010; totuși, această tendință ar trebui să fie inversată în 2010, valoarea mijloacelor fixe scăzând, din nou, către un nivel de 284 de milioane PLN în 2012 (ultimul an acoperit de previziune).

(298) Din perspectiva celor de mai sus, Comisia nu consideră că strategia de investiții este suficient de complexă pentru a asigura o modernizare adevărată și viabilitate pe termen lung.

(299) De asemenea, Comisia remarcă faptul că nivelul țintă al productivității pentru 2012, de 37 ore de muncă pe om/CGT, deși reprezintă o îmbunătățire față de situația prezentă, este încă modest, comparativ cu șantierele navale europene eficiente, care au o productivitate de aproximativ 20 de ore de muncă pe om/CGT.

(300) Planul stabilește că una dintre principalele probleme ale șantierului o reprezintă nivelul ridicat de absenteism și criza numărului de muncitori calificați, care se angajează pe alte șantiere europene, unde sunt plătiți mai bine. Comisia consideră că această problemă nu va putea fi rezolvată doar printr-o creștere planificată a salariilor, de 10 % în 2006 și de 4 % anual, începând cu anul 2008.

(301) În baza celor de mai sus, Comisia nu consideră că restructurarea planificată la nivel industrial și organizatoric va fi suficientă pentru recăpătarea viabilității pe termen lung a șantierelor.

(302) Mai mult, Comisia remarcă faptul că rezultatele financiare prevăzute de șantier nu corespundeau cu analiza sensibilității acestuia, pe baza unui scenariu care să implice deprecierea dolarului american, scăderea prețurilor navelor și creșterea prețurilor materialelor și salariilor. Analiza sensibilității indică faptul că deprecierea dolarului american cu 0,10 PLN pe an ar însemna că recăpătarea viabilității nu poate avea loc pe baza planului de restructurare din 2006. Prin urmare, Comisia concluzionează că planul de restructurare din 2006 nu este suficient de solid ([63]).

(303) În ultimul rând, Comisia a remarcat faptul că măsurile de restructurare prevăzute de plan nu puteau fi puse în aplicare în absența unui investitor și că noul capital necesar pentru punerea în aplicare a ceea ce părea a fi mai degrabă o restructurare modestă era semnificativ, mai ales ca urmare a nevoii de întreprinde o restructurare financiară costisitoare (1015 miliarde PLN) ([64]). Comisia se îndoia că planul se baza pe ipoteze realiste privind capacitatea șantierului de a atrage capital nou.

(304) Aceste suspiciuni au fost confirmate de evoluțiile actuale din procesul de privatizare a Șantierului Naval Gdynia. Conform celor de mai sus, statul, în calitate de proprietar al Șantierului Naval Gdynia, a încercat de două ori să găsească un investitor privat dispus să preia șantierul. Niciuna dintre încercările de privatizare (fie privatizarea parțială din 2006, fie vânzarea din 2007 a tuturor acțiunilor deținute de stat) nu a avut succes. Comisia remarcă faptul că încercările de privatizare au avut loc într-un moment în care piața mondială a construcțiilor navale se caracteriza printr-o dezvoltare fără precedent și, prin urmare, oferea condiții optime pentru vânzarea șantierului. Rezultatul defavorabil al procesului de privatizare poate fi interpretat doar ca o reflectare a unei lipse de încredere a participanților de pe piață în capacitatea șantierului de a-și recăpăta viabilitatea pe termen lung. Retragerea societății Amber din procesul de privatizare, după o examinare atentă și „de investigare" (*due diligence*), nu face decât să confirme acest lucru ([65]).

(305) Comisia a luat cunoștință de eforturile reînnoite ale autorităților poloneze de a găsi un investitor privat pentru Șantierul Naval Gdynia, ca urmare a retragerii societății Amber. Cu toate acestea, până la adoptarea deciziei nu au existat dovezi care să convingă Comisia că efortul relansat de privatizare ar putea să se încheie într-un mod favorabil, în scurt timp și în conformitate cu liniile directoare. Așa cum se arată mai jos, planul comun de restructurare al ISD Polska și planul de restructurare al PSC se bazează ambele pe ipoteza că șantierul va primi ajutoare de stat suplimentare semnificative și că va putea să își recapete viabilitatea dacă nu mai are datorii neachitate și pierderi anticipate generate de contractele existente.

Planul comun de restructurare întocmit de ISD

(306) Comisia concluzionează că planul comun de restructurare nu a demonstrat că Șantierul Naval Gdynia își va recăpăta rentabilitatea după fuzionarea cu Șantierul Naval Gdańsk. În special, Comisia nu este convinsă de proiecțiile financiare sau de și de soliditatea planului. Comisia consideră că măsurile de restructurare prevăzute în plan nu sunt suficient de complexe. Deși planul comun de restructurare revizuit a adus câteva îmbunătățiri, Comisia concluzionează că nu va putea reda viabilitatea șantierelor navale care fuzionează. În continuare, Comisia evaluează planul de restructurare din septembrie, care a înlocuit proiectul de plan din iunie și subliniază diferențele doar atunci când acestea sunt importante pentru evaluarea sa.

(307) Ipotezele din planul din iunie, conform cărora rentabilitatea capitalului propriu ar putea fi atinsă doar în 2020, iar rentabilitatea investițiilor doar în 2016, tind să conducă Comisia la concluzia că proiectul nu este viabil. Mai mult, aceste rezultate se bazează pe sume fără deduceri; dacă sumele ar fi fost cu deduceri, rentabilitatea capitalului propriu și a investițiilor ar fi

([63]) Comisia remarcă faptul că scenariul de bază implica un curs de schimb de 3,0 PLN/USD, dar că actualul curs de schimb este de 2,2 PLN/USD.

([64]) Capitalul propriu al șantierului în 2006 era negativ, la nivelul de 576 de milioane PLN.

([65]) Societatea Amber a arătat că analiza sa a demonstrat că șantierul nu ar fi deveni rentabil după restructurarea pe care Amber intenționa să o pună în aplicare.

fost obținută chiar și mai târziu. Planul din septembrie aduce o îmbunătățire în acest sens, deoarece indică previziuni care iau în considerare și deducerile. Totuși, planul presupunea că rentabilitatea capitalului propriu, cu luarea în considerare a deducerilor, ar fi atinsă în 2018, adică la 10 ani după intrarea noului investitor din 2009, care este totuși o perioadă lungă de timp și demonstrează caracterul riscant al proiectului. Prin urmare, Comisia susține că planul nu demonstrează că proiectul este viabil. În plus, Comisia remarcă faptul că îmbunătățirea proiecțiilor financiare nu se bazează pe adoptarea unor măsuri de restructurare mai complexe (cum ar fi îmbunătățirea productivității sau reducerea costurilor), ci pe modificările aduse principalelor ipoteze financiare de bază, care nu au fost suficient justificate, așa cum se va arăta în continuare.

(308) Proiecțiile financiare presupun că o mare parte din costurile de restructurare poate fi acoperită din fluxurile de numerar ale viitoarei societăți. Comisia consideră că acesta este un lucru nerealist pentru o societate care a generat pierderi enorme în trecut și care necesită o restructurare semnificativă. În conformitate cu planul din septembrie, fluxul de numerar va fi afectat de datoriile din trecut, care au crescut de la 592 de milioane PLN la 712 de milioane PLN. Mai mult, o mare parte din datoriile la bugetul public (peste 400 milioane PLN) va fi rambursată între 2012 și 2018, adică la mult timp după perioada de restructurare prevăzută ([66]). Comisia remarcă faptul că investitorul a acceptat că nivelul rezultatelor estimative este profitabil la limită, dar susține, de asemenea, că mai există un motiv pentru care ISD Polska este interesată de acest proiect. Investitorul susține că șantierul va genera o cerere semnificativă pentru o altă societate din grup, oțelăria Huta Częstochowa, și, prin urmare, investiția în Șantierul Naval Gdynia este justificată pentru întregul grup ISD Polska.

(309) Comisia remarcă faptul că planul comun de restructurare se bazează pe o ipoteză conform căreia ajutorul de stat a fost acordat în contextul privatizării pentru a regla bilanțul contabil al șantierului și pentru a acoperi pierderile presupuse. Planul se bazează și pe o ipoteză conform căreia activitățile navale ale șantierului vor continua să fie finanțate de garanțiile obținute de la Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export, în condiții avantajoase, comparativ cu practicile normale aplicate de aceasta societăților fără probleme. Proiecțiile financiare iau în considerare acest presupus ajutor de stat. Planul comun de restructurare din septembrie nu elimina acest ajutor de stat suplimentar. Dimpotrivă, investitorul a identificat o posibilă datorie suplimentară de 308 milioane PLN, legată de un litigiu între Șantierul Naval Gdańsk și stat, privind niște impozite. Investitorul se așteaptă ca trezoreria să garanteze plata acestei datorii, dacă ea se materializează.

(310) Comisia remarcă faptul că nici planul din iunie, nici versiunea actualizată din septembrie nu conține un plan de afaceri complet, pentru producția structurilor din oțel. Acest lucru reprezintă o deficiență gravă, deoarece, la sfârșitul perioadei de restructurare, afacerea ar trebui să genereze o cifră de afaceri de 300 de milioane PLN, să beneficieze de noua capacitate, considerabilă, a șantierului pentru prelucrarea oțelului (în creștere de la 4 % în 2009 la 20 % în 2012) și ar trebui să reprezinte aproximativ 10 % din vânzările noului șantier.

(311) Planul din septembrie se referă la un studiu de piață independent care pare să demonstreze că cererea de structuri din oțel în Polonia și Europa, în totalitate, va crește în următorii ani. Totuși, studiul nu analizează modul în care poate fi exploatată această creștere de către șantier după fuziune. Deși conține mai multe detalii privind activitatea privind structurile din oțel, planul din septembrie nu analizează dacă volumul de producție prevăzut pentru noul șantier este realist. Dimpotrivă, planul conține și alte indicii potrivit cărora aceste previziuni ar fi nerealiste.

(312) Producția actuală a structurilor din oțel este de 2 000 tone, în timp ce producția țintă este de 56 000 tone. În comparație cu planul din iunie, planul din septembrie prevede dublarea producției încă din 2010 (24 000 de tone, față de 12 000 de tone în planul din iunie) și creșterea producției de patru ori, începând din anul 2012 (56 000 de tone față de 13 000 de tone în planul din iunie). Huta Częstochowa, unul dintre cei mai mari producători de oțel din Polonia, înregistrează o producție de 100 000 de tone de structuri din oțel.

(313) ISD Polska enumeră contractele existente pentru structuri din oțel, ale Șantierului Naval Gdańsk, inclusiv un contract pentru instalații de depozitare a petrolului, pentru aproximativ 5 000 de tone pe an în 2008 și 2009. În conformitate cu planul, producția acestui produs ar fi de 16 000 de tone până în 2010, crescând la 36 000 de tone în 2012.

([66]) De exemplu, în 2014, profitul net prevăzut este de 93 de milioane PLN, din care 55 de milioane PLN vor trebui să fie utilizate pentru rambursarea vechilor datorii la bugetul de stat. Ultimul an încărcat cu costuri de restructurare aferente operațiunilor din trecut (datorii la bugetul de stat acumulate) este 2018, atunci când 45 de milioane PLN de flux de numerar suplimentar vor trebui să fie generate în acest scop.

(314) Nu au fost transmite analize de piață sau rapoarte de prognoză, care să explice previziunile de profit pentru structurile din oțel (9,5 % în 2010 și aproximativ 8% ulterior). Comisia remarcă faptul că, în conformitate cu declarațiile oficiului de statistică din Polonia (*Polish Statistical Office*), profitabilitatea sectorului structurilor de oțel din Polonia a crescut la 6 % în 2006, iar în 2007 a rămas la același nivel.

(315) În baza informațiilor disponibile, Comisia concluzionează că sectorul construcțiilor din oțel, care urmează a fi o parte integrantă și semnificativă a funcționării noului șantier, nu se bazează pe o analiză credibilă a poziției noului șantier din punct de vedre al competitivității. Analiza de piață nu demonstrează că producția prevăzută a noului șantier ar putea fi absorbită de cererea de pe piață. Planul nu a demonstrat că se bazează pe ipoteze realiste privind segmentul structurilor din oțel.

(316) Privind restructurarea contractării, planul abordează două dintre cele mai semnificative cauze externe ale actualelor dificultăți ale șantierului (creșterea costurilor materialelor și aprecierea zlotului) incluzând prevederi privind seria de măsuri descrise anterior. Planul se bazează mai ales pe ipoteza că se vor putea introduce clauze de indexare în contractele de construcții navale, transferând cel puțin parțial proprietarului de navă riscurile asociate fluctuațiilor valutare și costurilor materialelor. Totuși, planul nu a demonstrat că aceste clauze de indexare au fost sau ar fi acceptate de proprietarii de nave. Planul din septembrie furniza unele informații suplimentare privind acest subiect, în special pasaje din contractele existente ale celor două șantiere, care includ clauze de indexare de acest tip.

(317) Comisia a analizat aceste dovezi și a remarcat faptul că acele contracte prezentate în plan includeau, inițial, clauze de indexare, prin care orice creștere a prețurilor la oțel ar fi fost acoperită de cumpărător, dar aceste clauze erau anulate de un act adițional ulterior și înlocuite de un contract prin care șantierul naval și cumpărătorul ar achiziționa împreună materiale și, la finalizarea acestei achiziționări, ar fi de acord cu modificarea prețului. Acordurile privind modificarea prețului vor fi convenite printr-un act adițional ulterior. Totuși, acest act adițional nu a fost transmis Comisiei.

(318) De asemenea, Comisia remarcă faptul că aceste contracte au fost încheiate și renegociate într-o perioadă de cerere maximă (2005 și după aceea) în care flexibilitatea proprietarilor de nave era consecința limitărilor în ceea ce privește aprovizionarea. În timp ce Comisia cunoaște faptul că practica indexării prețului oțelului a fost dezvoltată de puțin timp în industria construcțiilor navale, ar trebui observat faptul că, anterior, aceste clauze nu erau acceptate, mai ales în perioade dificile.

(319) În baza informațiilor disponibile, Comisia nu consideră că planul demonstrează că șantierul va putea să încheie contracte cu clauze de indexare. Experiența Șantierului Naval Gdynia în acest sens, așa cum descrie planul, nu permite stabilirea unor concluzii, după părerea Comisiei.

(320) Planul din septembrie, în comparație cu proiectul din iunie, conține informații mai detaliate privind strategia planificată de asigurare împotriva riscurilor, pentru diminuarea riscurilor valutare. Totuși, planul nu demonstrează că vreunul dintre cele două șantiere a utilizat aceste instrumente (inclusiv asigurarea naturală gratuită împotriva riscurilor), cel puțin în ultimii ani ([67]). Deși planul din septembrie cuantifică costurile și efectele politicii de asigurare împotriva riscurilor propuse, el nu indică faptul că noul șantier ar putea obține de pe piață o asemenea asigurare împotriva riscurilor. Este clar, pe de altă parte, că băncile solicită investitorilor să adopte o strategie complexă de asigurare împotriva riscurilor, înainte de a decide să ofere asigurarea împotriva riscurilor.

(321) Având în vedere relevanța acestui factor pentru activitățile șantierului, planul nu abordează această chestiune în mod convingător. Într-adevăr, analiza sensibilității sugerează că, în ciuda introducerii acestor măsuri de diminuare a riscurilor, de care se pare că s-a ținut cont în proiecțiile financiare, acestea din urmă rămân sensibile la modificări minore ale cursului de schimb, așa cum se precizează în cele ce urmează. Prin urmare, Comisia nu a fost convinsă că politica prevăzută pentru asigurarea împotriva riscurilor este suficient de complexă pentru a asigura viabilitatea șantierului pe termen lung.

(322) În ceea ce privește restructurarea forței de muncă, planul nu conține nicio analiză a nevoilor de raționalizare, ci doar declară că forța de muncă va fi redusă. Planul menționează, din nou fără alte justificări, că această reducere va genera costuri de aproximativ 69 de milioane PLN. Planul din septembrie cuantifică aceste costuri și efectele restructurării forței de muncă, dar nici nu explică, nici nu justifică fundamentarea în baza căreia au fost estimate aceste costuri și efecte. În baza acestui fapt, Comisia nu poate concluziona că planul identifică, în detaliu, motivele și efectele disponibilizărilor și că, în fapt, calcularea costurilor și efectelor se bazează pe ipoteze sigure.

(323) Referitor la proiecțiile financiare, Comisia observă, în special, următoarele puncte slabe ale scenariului de bază cu care lucrează modelul financiar întocmit de ISD Polska, punând sub semnul îndoielii credibilitatea acestor proiecții.

([67]) Planul arată faptul că două contracte conțineau clauze valutare, dar acestea nu au fost transmise.

(324) În primul rând, planul din septembrie, în comparație cu proiectul de plan din iunie, presupune prețuri de vânzare mult mai mari pentru navele de transport autovehicule, unul dintre cele două produse principale ale noului șantier. Planul își susține proiecțiile pentru primii câțiva ani pe contractele existente încheiate de Șantierul Naval Gdynia. Totuși, nu justifică proiecțiile pentru următorii ani și nu include nicio previziune externă în acest sens ([68]).

(325) În al doilea rând, ipoteza că salariile vor crește cu aproximativ 4-6 % pe an în perioada de restructurare pare să fie o subestimare, ținând cont de lipsa semnificativă a personalului calificat, a rotației și absenteismului și a concurenței salariale cu care s-au confruntat ambele șantiere, din partea șantierelor din străinătate, dar și din Polonia. Planul din septembrie prevede niveluri chiar mai reduse de creșteri salariale, în comparație cu planul din iunie. Comisia remarcă faptul că, din ianuarie 2007 până în ianuarie 2008, salariul mediu brut a crescut, în Polonia, cu 11,5 % ([69]), și sunt estimate și alte creșteri. Diverse surse, inclusiv cele la care face referire în planul de restructurare din septembrie [cum ar fi Banca Națională a Poloniei, OCED, Previziunea economică de primăvară a CE (*Economic Forecast Spring*) 2008, Goldman Sachs], prevăd o creștere semnificativă a salariilor din Polonia, pe termen mediu, dar și deficit de forță de muncă. În orice caz, acesta este un factor care ar trebui să fie luat în considerare în analiza sensibilității.

(326) În al treilea rând, scenariul de bază presupune costuri cu garanțiile de capital de lucru de 1,5 %. Această estimare se bazează pe ipoteza că garanțiile integrale pentru plata în avans vor fi oferite de Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export și că aceste garanții vor fi oferite în condiții mai bune decât garanțiile oferite de Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export altor societăți (fără probleme). În cazul în care șantierele care au fuzionat urmau să obțină garanții similare de pe piață, așa cum a pretins Polonia în explicațiile sale din 7 iulie 2008, costul de capital ar fi mult mai mare decât cel presupus de scenariul de bază ([70]), cu consecințe directe defavorabile pentru proiecțiile financiare.

(327) Luând în considerare aceste ipoteze, planul nu oferă suficiente asigurări că scenariul de bază al proiecțiilor financiare este realist și că poate fi atins.

([68]) Planul face referire la câteva rapoarte externe despre care se spune că ar conține previziuni ale prețurilor pentru nave de acest tip. Comisia remarcă faptul că rapoartele transmise nu conțin aceste previziuni.

([69]) Publicația oficiului central de statistică din Polonia, la 15 februarie 2008.

([70]) Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export percepe 4,2 % din valoarea garanției de la societățile cu un risc mai ridicat de neplată, pentru tipul de garanții ce vor fi acordate șantierului care a fuzionat, la o primă de 1-2 %. Planul nu demonstrează că șantierul ar putea să obțină garanții de o importanță similară și în conformitate cu condițiile similare de pe piață.

(328) În plus, analiza sensibilității nu demonstrează că planul este suficient de solid pentru a face față unora dintre principalii factori de risc asociați, ai funcționării șantierului. Ediția revizuită a planului din septembrie nu reprezintă o îmbunătățire convingătoare.

(329) Analiza sensibilității indică faptul că o depreciere de 5 % a dolarului american în raport cu zlotul ar conduce la o reducere de 35 % a profitului net acumulat pe 10 ani, chiar dacă scenariul de bază a luat în considerare măsurile de restructurare menite să diminueze riscul legat de cursul de schimb.

(330) O analiză separată anexată planului din septembrie indică faptul că o apreciere de 5 % a monedei euro în raport cu dolarul american, din 2013 până în 2017 (adică după anul în care Polonia ar urma să adopte moneda euro), ar conduce la o reducere de 44 % a profitului net acumulat pe 10 ani, comparativ cu scenariul de bază.

(331) Comisia remarcă faptul că, în cazul aprecierii acestor două monede (o apreciere cu caracter excepțional a zlotului în 2009 și o apreciere cu caracter excepțional a monedei euro în 2013) în raport cu dolarul american, de 5 %, comparativ cu scenariul de bază, profitul acumulat pe 10 ani s-ar reduce cu 80 %, comparativ cu scenariul de bază.

(332) Comisia concluzionează că analiza sensibilității demonstrează faptul că proiecțiile financiare sunt sensibile la schimbările minore din ipotezele de bază, în special referitor la cursul de schimb, care, în conformitate cu planul, este unul dintre principalii factori care conduc la actualele dificultăți financiare ale șantierului. Comisia nu poate concluziona, pe această bază, că planul comun de restructurare este suficient de solid pentru a asigura recăpătarea viabilității pe termen lung a șantierelor după fuzionare.

Planul de restructurare al PSC

(333) În multe privințe, planul conține deficiențe grave, conducând Comisia la concluzia că nu demonstrează că șantierul își va recăpăta viabilitatea într-un interval rezonabil de timp. Nepotrivirile grave din planul de restructurare ridică suspiciuni semnificative privind viabilitatea și soliditatea sa. Apar ipoteze contradictorii privind strategia de piață, producția și capacitatea șantierului în viitor. Mai mult, nu există nicio analiză de piață care să justifice strategia aleasă și care să arate că portofoliul ipotetic ar genera profituri.

(334) În ceea ce privește restructurarea financiară, ipotezele privind costul capitalului, acordurile pentru finanțarea producției și cursul de schimb prezintă următoarele puncte slabe grave. Planul presupune că, în toată perioada de restructurare, cursurile de schimb vor fi stabile, la un nivel mai optimist decât este cazul în prezent (3,46 PLN/EUR și 2,23 PLN/USD, în raport cu actualele cursuri de 3,32 PLN/EUR și 2,12 PLN/USD). În plus, ipoteza că șantierul ar reuși să-și sporească încasările cu 30 %, obținând o sumă suplimentară de 100 de milioane USD, prin renegocierea contractelor existente, ar trebui să fie privită din perspectiva faptului că șantierul a depus deja eforturi semnificative pentru a renegocia contractele existente și că, drept rezultat, multe dintre aceste contracte au fost reziliate. Planul nu demonstrează ipoteza potrivit căreia ar fi posibilă o renegociere ulterioară și, prin urmare, Comisia consideră că este o ipoteză nerealistă.

(335) Referitor la restructurarea forței de muncă, chiar faptul că investitorul propune două opțiuni (fie menținerea numărului de angajați la nivelul actual, fie reducerea numărului cu 650 de angajați) poate sugera că nu are o strategie clară pentru recăpătarea viabilității șantierului. Aceste ipoteze alternative pun sub semnul îndoielii și proiecțiile financiare, deoarece nu se explică care este numărul de angajați folosit ca bază pentru previziuni.

(336) Planul nu explică, în detaliu, cum vor influența diferitele măsuri de restructurare, inclusiv investițiile și diversele măsuri de reducere a costurilor, proiecțiile financiare. Cu alte cuvinte, nu este clar care este legătura dintre măsurile de restructurare prevăzute și proiecțiile financiare, în special referitor la producție și cheltuielile de regie. De exemplu, planul nu indică modul în care se poate realiza reducerea prevăzută de 25 % a costurilor de producție a navelor, pe o perioadă de 5 ani. Credibilitatea proiecției este, de asemenea, subminată de contradicțiile privind nivelul planificat al investițiilor. Prin urmare, Comisia nu este convinsă că scenariul de bază pentru proiecțiile financiare este credibil și că se bazează pe ipoteze realiste.

(337) Nu există nicio analiză care să testeze sensibilitatea acestor proiecții la factori de risc cum ar fi tendințele pieței și modificările prețurilor, costurilor materialelor, cursurilor de schimb, salariilor etc. În absența unei descrieri detaliate și a unei justificări a ipotezelor pe care se bazează proiecțiile financiare, modelul financiar utilizat pentru aceste proiecții și o analiză a sensibilității, Comisia consideră că nu au fost demonstrate credibilitatea acestor proiecții și soliditatea planului.

(338) În ultimul rând, Comisia remarcă faptul că investitorul pune în aplicare, cu succes, planul de restructurare care depinde de acordarea ajutorului de stat suplimentar.

(339) Din perspectiva celor de mai sus, Comisia consideră că nu a fost demonstrată capacitatea planului de restructurare din iunie 2008, întocmit de PSC pentru recăpătarea viabilității șantierului.

Concluzie

(340) În absența unui plan de restructurare realist și complex, Comisia concluzionează că ajutorul acordat Șantierului Naval Gdynia și descris în considerentele 209-232 este pur și simplu ajutor de exploatare care este incompatibil cu piața comună ca ajutor de restructurare.

(c) ***Ajutorul limitat la nivelul minim strict***

(341) În conformitate cu punctul 43 din liniile directoare, ajutorul trebuie să se limiteze la nivelul minim strict, și anume costurile necesare pentru realizarea restructurării. Se estimează că beneficiarul va avea o contribuție semnificativă la finanțarea restructurării folosind propriile sale resurse sau finanțarea externă, la ratele în vigoare pe piață. Această contribuție demonstrează încrederea pieței că societatea și-ar putea recăpăta viabilitatea și asigură că ajutorul de stat este limitat la minimul necesar. În cazul întreprinderilor mari, cum ar fi Șantierul Naval Gdynia, această contribuție trebuie să fie de cel puțin 50 % din costurile de restructurare. Contribuția proprie trebuie să fie reală, ceea ce exclude profiturile estimative și fluxul de numerar (punctul 43 din liniile directoare).

(342) Comisia a evaluat dacă planul de restructurare din 2006 îndeplinește acest criteriu și a concluzionat că nu este așa, din două motive. În primul rând, planul s-a bazat pe finanțare permanentă din partea statului, sub formă de garanții, infuzii de capital și anulări ale datoriilor și nu a demonstrat că acest nivel al ajutorului de stat era necesar pentru recăpătarea viabilității șantierului (în special, nu puteau fi urmate strategii alternative de restructurare care implicau un nivel redus de intervenție din

partea statului). În al doilea rând, contribuția proprie era foarte limitată, iar apariția unui investitor care să poată oferi finanțare externă la ratele pieței reprezenta doar un posibil eveniment viitor. Contribuția proprie ar fi putut include măsuri cum ar fi participarea la o majorare a capitalului social de către conducere, un schimb datorie – capitaluri proprii realizat de creditorii privați și vânzarea activelor. Împreună, aceste măsuri au contribuit la restructurarea societății cu aproximativ 127 de milioane PLN. Având în vedere implicarea semnificativă a statului, totuși, chiar dacă aceste măsuri s-ar fi calificat drept contribuție proprie în sensul liniilor directoare, această contribuție nu ar fi fost semnificativă.

(343) De asemenea, Comisia a analizat situația șantierului din ultimii ani, separat de planul de restructurare din 2006, care, de fapt, nu fusese pus în aplicare.

(344) În primul rând, descrierea de mai sus a situației în care se afla Șantierul Naval Gdynia arată că șantierul nu putuse să atragă practic nicio finanțare externă pentru restructurarea sa. Există puține indicii ale participării externe, în conformitate cu condițiile pieții, la activitățile șantierului.

(345) Șantierul a reușit să negocieze o restructurare a datoriilor sale comerciale, în special în acordul de restructurare încheiat în iulie 2003 ([71]), care se referea la datoriile de aproximativ 424 de milioane PLN și la schimbul datorie – capitaluri proprii realizat de creditorii comerciali, în valoare de aproximativ 70 de milioane PLN. În același timp, totuși, Șantierul Naval Gdynia se confruntă cu numeroase proceduri de executare silită și litigii. De asemenea, Comisia remarcă faptul că valoarea datoriilor la bugetul de stat, acumulate la 30 septembrie 2007, era de 423 de milioane PLN. Comisia consideră că acel acord de restructurare din 2003 ar putea fi considerat contribuție proprie doar dacă creditorii implicați ar accepta un termen limită de rambursare mai lung decât de obicei; în acest caz, societatea poate dispune de resurse suplimentare pentru restructurare, iar extinderea termenului limită pentru rambursare ar fi un semn că piața consideră că este posibil ca șantierul să își recapete viabilitatea. Aceeași regulă se aplică și schimbului datorie – capitaluri proprii. Totuși, chiar dacă contractul de restructurare era considerat contribuție proprie, Comisia constată că această contribuție nu ar fi, cu siguranță, suficientă, în sensul liniilor directoare. Nivelul datoriilor comerciale restructurate este egal cu cel al datoriilor la bugetul de stat neachitate. Cu siguranță, șantierul ar trebui să suporte și alte costuri de restructurare în afara costurilor restructurării datoriei.

([71]) Aproximativ 470 de creditori comerciali, care includ probabil utilitățile publice, au fost de acord cu anularea dobânzii și a altor costuri și cu reeșalonarea rambursării datoriilor lor pe o perioadă cuprinsă între 2 și 4 ani. Acordul se referea la datorii de aproximativ 424 de milioane PLN.

(346) Polonia și beneficiarul au argumentat, după deschiderea investigației formale, că plățile în avans primite de la proprietarii de nave ar trebui să fie tratate ca și contribuții proprii. Comisia nu poate accepta acest argument. Liniile directoare prevăd că această contribuție proprie nu trebuie să conțină niciun ajutor, ceea ce nu se întâmplă și în acest caz, de exemplu, atunci când un împrumut este susținut de garanții guvernamentale care conțin elemente de ajutor (nota de subsol 1 de la punctul 44 din liniile directoare). Plățile în avans erau susținute integral de garanții de la Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export pe care, așa cum am explicat mai sus, Comisia le consideră ajutor de stat. Plățile în avans de la proprietarii de nave, prin urmare, nu pot fi considerate finanțare externă la ratele în vigoare pe piață. Așadar, nu se poate accepta afirmația inițială a Poloniei, și anume că intensitatea ajutorului era egală cu 31 %, pe baza ipotezei că plățile în avans acoperite de garanțiile de la Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export reprezentau contribuție proprie.

(347) De asemenea, Comisia remarcă faptul că Ray Car Carriers a intrat în structura acționariatului Șantierului Naval Gdynia prin intermediul unui schimb datorie – capitaluri proprii și, prin urmare, nu a contribuit la costurile de restructurare.

Planul comun de restructurare întocmit de ISD

(348) Atunci când se analizează costurile de restructurare prevăzute, în valoare de 3 miliarde PLN, și când se compară cu sursele de finanțare prevăzute, Comisia observă o discrepanță de finanțare în plan, așa cum se arată în tabelul 5 de mai jos. Evident, împrumuturile pentru capitalul de lucru, în valoare de 280 PLN (articolul 14 din tabelul 1b) și de 45 de milioane PLN (punctul 16 din tabelul 1b), precum și împrumuturile pentru capitalul de lucru primite de la stat, în valoare de 250-350 de milioane PLN nu sunt incluse în acest context deoarece sunt alocate pentru finanțarea capitalului de lucru, care nu era inclus în costurile de restructurare. Aceeași regulă se aplică și infuziei de capital efectuate de Agenția pentru Dezvoltare Industrială (200 de milioane PLN). Plata neefectuată pentru acțiunile Agenției pentru Dezvoltare Industrială la Șantierului Naval Gdańsk (articolul 17 din tabelul 1b) nu poate fi considerată sursă de finanțare pentru restructurarea noului șantier, deoarece este o plată efectuată către Agenția pentru Dezvoltare Industrială, nu către șantier.

Tabelul 5

Sursele de finanțare prevăzute pentru costurile de restructurare anticipate (milioane PLN)

(PLN million)

Infuzie de capital realizată de ISD Polska	405
Împrumut pentru investiții	185
Vânzarea activelor	240
Infuzie de capital de către stat	515
Infuzie de capital de către stat	385
Infuzie de capital de către stat	250
Anularea datoriilor la impozite	308
Total	2 288
Total costuri de restructurare estimate	3 000
Discrepanța de finanțare	712

(349) Având în vedere această discrepanță de finanțare, Comisia concluzionează că planul comun de restructurare nu asigură finanțarea restructurării. Cu alte cuvinte, planul nu arată modul în care restructurarea planificată ar putea, de fapt, să fie pusă în aplicare, chiar dacă șantierul ar primi ajutor de stat suplimentar substanțial.

(350) Planul comun de restructurare din septembrie identifică anumite venituri din trecut ca fiind contribuții proprii ale Șantierul Naval Gdynia și ale Șantierului Naval Gdańsk la restructurarea lor (tabelul 1b „Presupusa contribuție proprie realizată în trecut"). Deși unele dintre aceste venituri (de exemplu, unele dintre vânzările de active) se puteau califica drept contribuții proprii în sensul liniilor directoare (reale, actuale și fără a conține ajutor de stat), Comisia consideră că, ținând cont de situația financiară precară a celor două șantiere, aceste venituri suplimentare au fost utilizate pentru reducerea pierderilor și nu puteau fi utilizate pentru o restructurare autentică. Chiar dacă șantierul putea pune în aplicare anumite măsuri de restructurare (cum ar fi investiții minore) grație renunțării la active, de exemplu, Comisia consideră că orice asemenea venituri nu ar putea fi considerate ca neconținând ajutor de stat, deoarece restructurarea și funcționarea șantierelor erau posibile doar prin acumularea continuă a datoriei la bugetul de stat, posibilitatea continuării activităților economice generatoare de pierderi și pe baza susținerii neîntrerupte din partea statului.

(351) În orice caz, analizând situația financiară a șantierului, este clar că orice venituri obținute în trecut din propriile resurse ale șantierului sau din surse externe au fost utilizate pentru finanțarea operațiunilor derulate de șantier în trecut.

(352) În plus, Comisia nu poate accepta următoarele articole ce fac parte din presupusa contribuție proprie planificată.

(353) În primul rând, conform celor de mai sus, împrumuturile pentru capitalul de lucru, în valoare de 280 de milioane PLN (articolul 14 din tabelul 1b) nu au fost alocate pentru a acoperi niciunul dintre costurile de restructurare estimate, descrise în continuare, ci erau menite în special pentru finanțarea capitalului de lucru pentru producția în derulare. În plus, aceste împrumuturi nu pot fi considerate reale și actuale, ci mai degrabă posibile și îndepărtate în timp. Aceeași regulă se aplică împrumutului pentru capitalul de lucru, în valoare de 45 de milioane PLN, pentru producția care nu implică construcții navale (punctul 16 din tabelul 1b).

(354) În al doilea rând, împrumutul pentru investiții, în valoare de 185 de milioane PLN, pentru producția care nu implică construcții navale (articolul 15 din tabelul 1b), nu poate fi privit, în această etapă, ca fiind real și accesibil. Polonia a susținut, în explicațiile sale din 7 iulie 2008, că ISD Polska purta deja discuții cu câteva bănci în vederea obținerii acestui împrumut. Comisia a analizat două oferte prezentate odată cu planul de restructurare din septembrie.

(355) Pe această bază, Comisia nu poate concluziona că planul a demonstrat că împrumutul pentru investiții este real și actual. Planul arăta doar că ISD Polska era în discuții cu două bănci, una dintre acestea părând interesată de analizarea proiectului. Faptul că ISD Polska a demarat lucrările la acest proiect la începutul anului 2007, atunci când a cumpărat acțiuni la Șantierul Naval Gdańsk, precum și faptul că, până acum, nu a reușit să garanteze finanțarea în acest scop, reprezintă un indiciu semnificativ.

(356) În al treilea rând, Comisia remarcă faptul că planul din septembrie precizează componentele individuale ale vânzării de active pentru realizarea unei contribuții proprii în valoare de 240 de milioane PLN (articolul 13 din tabelul 1b).

(357) În plus, nici ISD Polska, nici Șantierul Naval Gdynia nu au dreptul, în prezent, să dispună de principala componentă a acestor active (terenul pe care sunt amplasate calele de lansare de la Șantierul Naval Gdańsk). În prezent, există obstacole clare de natură juridică (necesitatea ca Șantierul Naval Gdynia să obțină drepturile de proprietate asupra acestui teren, care este, practic, legat de dizolvarea societății Synergia 99, la care Șantierul Naval Gdynia este doar unul dintre acționari; procedurile administrative privind granițele portului Gdańsk) și de natură practică (terenul ar putea fi vândut doar după ce cele trei cale de lansare sunt desființate și probabil doar după eliberarea locației) care împiedică Șantierul Naval Gdynia și ISD Polska să vândă aceste active. În plus, așa cum a explicat investitorul, veniturile ridicate estimate, obținute din vânzarea terenului, se pot realiza doar după ce se garantează modificarea condițiilor pentru aprobarea de la cadastru ([72]). Planul din septembrie arată că, în calitate de proprietar actual al acestui teren, Synergia 99 nu a demarat încă acțiunea administrativă pentru excluderea acestui teren din zona portului. Deși planul din septembrie explică, în detaliu, componentele proiectului Synergia 99, în realitate punerea în aplicare a lui rămâne condiționată de diverse evenimente care nu sunt sub controlul Șantierului Naval Gdynia sau al societății ISD Polska, în special privind modificările aduse granițelor zonei portului. Prin urmare, Comisia nu poate privi această presupusă contribuție proprie ca fiind reală și actuală.

(358) ISD a prezentat o evaluare independentă a terenului pe care sunt amplasate cele trei cale de lansare ([…] milioane PLN).

(359) Comisia remarcă faptul că activele societății Synergia 99 au fost evaluate la suma de […] milioane PLN de către Consiliul de administrație al acestei societăți. Deoarece Consiliul a emis o declarație în acest sens, pentru încheierea unui acord al acționarilor privind acordurile pentru împărțirea activelor în cazul dizolvării societății Synergia 99, se poate presupune că, în realitate, Consiliul nu a subestimat valoarea acestor active. O expertiză independentă solicitată de Consiliu a estimat, la momentul respectiv, că valoarea de piață a terenului în discuție este de […] milioane PLN

(360) Ținând cont de diferențele mari dintre cele două evaluări, care reflectă ipotezele diferite privind viitoarea utilizare a terenului, Comisia consideră că ipoteza utilizării terenului pentru un proiect de lux este optimistă și, în absența unor oferte specifice de cumpărare a terenului sau a unui indiciu mai evident al intenției de regenerare a terenului, o consideră mai degrabă nerealistă. Comisia consideră că posibilele venituri obținute din vânzarea terenului în scop industrial sau pentru un proiect trebuie estimate, de asemenea, în măsura în care vreunul dintre scenarii este realist.

(361) De asemenea, Comisia remarcă faptul că valoarea de investiție estimativă a terenului pe care sunt amplasate calele de lansare ([…] milioane PLN) nu s-a reflectat în prețul plătit de ISD pentru acțiunile din capitalul Șantierului Naval Gdynia. În conformitate cu planul de restructurare din septembrie, la sfârșitul anului 2007, valoarea netă a activelor Șantierului Naval Gdynia era de [[…] valoare negativă semnificativă] de milioane PLN. Din acel moment, trezoreria a pus în aplicare infuzii de capital în valoare de 515 milioane PLN și de 385 de milioane PLN; este planificată capitalizarea ulterioară în valoare de 200 de milioane PLN. În cazul în care toate celelalte articole din bilanțul contabil rămân neschimbate, ([73]) valoarea netă a activelor șantierului, ca urmare a acestor infuzii de capital, va fi de [[…] valoarea pozitivă] de milioane PLN, în timp ce ISD Polska va plăti un preț simbolic pentru acțiunile din capitalul Șantierului Naval Gdynia. În cazul în care valoarea de piață a terenului pe care sunt amplasate calele de lansare s-ar fi reflectat corespunzător în bilanțul contabil, valoarea netă a activelor ar fi fost și mai mare. Cu alte cuvinte, ISD Polska ar cumpăra acțiunile Șantierului Naval Gdynia la un preț sub valoarea lor de piață, primind astfel ajutor de stat. Prin urmare, Comisia consideră că aceste active sunt „contaminate" de ajutorul de stat acordat în timpul procesului de privatizare și că vânzarea lor nu poate fi considerată ca o contribuție proprie care să nu conțină ajutor de stat.

(362) Referitor la celelalte active alocate pentru vânzare și aflate, în prezent, în bilanțul contabil al Șantierului Naval Gdynia sau al Șantierului Naval Gdańsk, Comisia acceptă, în baza informațiilor disponibile, vânzarea sau închirierea anumitor active ca și contribuție proprie actuală, reală, în cazul în care o evaluare a

([72]) Reuniunea cu ISD Polska din 8 iulie 2008.

([73]) În cazul unei noi reduceri a valorii nete a activelor în 2008, ca urmare a pierderilor (comparativ cu nivelul de 927 milioane PLN la sfârșitul anului 2007), planul prevede că acestea vor fi acoperite de trezorerie (infuzie de capital de până la 250 de milioane PLN).

fost realizată și dovedită și în cazul în care vânzarea sau închirierea se realizează pe baza acordurilor existente (vânzarea de acțiuni din capitalul Euromedicus, vânzarea de acțiuni din capitalul Polskie Linie Lotnicze, acordurile de închiriere încheiate cu Eurocynk și cu CRIST). Aceste contracte totalizează o sumă de aproximativ […] de milioane PLN.

(363) În ultimul rând, în conformitate cu practica adoptată ([74]), Comisia consideră că viitorul flux de numerar nu poate fi considerat contribuție proprie, în sensul liniilor directoare, deoarece nu reprezintă o contribuție reală și actuală realizată de societate sau de acționarii acesteia la costurile de restructurare.

(364) Rezultă că singurele articole care pot fi considerate contribuții proprii sunt infuziile de capital care vor fi efectuate de ISD Polska, în valoare de 405 milioane PLN în total, precum și profiturile obținute din vânzarea și închirierea anumitor active (14 milioane PLN). Această contribuție proprie corespunde nivelului de 14 % ([75]) din costurile de restructurare estimate, în valoare de 3 miliarde PLN. În cazul în care Comisia ar accepta propunerea autorităților poloneze, prezentată la reuniunea din 30 septembrie 2008, de evaluare a nivelului contribuției proprii prin comparația cu costurile de restructurare suportate pe șantiere, din momentul în care investitorii au preluat controlul asupra șantierelor, rezultatul ar fi același (costurile de restructurare în valoare de 3065 miliarde PLN, cu o contribuție proprie actuală și reală de 419 milioane PLN, adică 14 %).

(365) Acest lucru ar fi analizat din perspectiva acordării, prevăzute, a ajutorului de stat suplimentar, care este ipoteza de bază a planului: infuzia suplimentară de capital de stat, în valoare de 1,6 miliarde PLN (suma de 1,14 miliarde PLN pusă în aplicare în iunie 2008 și suma de 418 milioane PLN neachitată) și reeșalonarea ulterioară a datoriilor acumulate la bugetul de stat, cu o valoare nominală de 496,6 milioane PLN pentru 2009-2017. Trebuie să remarcăm faptul că planul presupune că operațiunile de construcții navale vor continua să depindă de finanțare prin intermediul garanțiilor pentru plata în avans, furnizate de Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export în condiții avantajoase, acest aspect fiind inclus în modelul financiar al șantierelor navale care au fuzionat. Șantierele care au fuzionat se așteaptă să primească noi garanții până la sfârșitul anului 2008. Și în următorii ani, cel puțin până la sfârșitul perioadei de restructurare, în 2012, garanțiile Corporației pentru Asigurarea Creditelor de Export ar trebui să acopere, aproape integral, construcția de nave.

(366) În plus, Comisia trebuie să ia în considerare întreaga perioadă de restructurare, începând din 2002. Analizând ajutorul de stat substanțial, de care șantierul a beneficiat în această perioadă, contribuția proprie ca procent din costurile de restructurare este chiar mai redusă. Prin urmare, este clar că pragul de 50 % din costurile de restructurare, impus de liniile directoare, nu va putea fi atins nici pe departe de contribuția proprie.

Planul de restructurare al PSC

(367) Deși investitorul prevede o infuzie de capital în valoare de 500 de milioane PLN pentru finanțarea parțială a programului de investiții, a solicitat și o infuzie de capital suplimentară, de la stat, în valoare de 515 de milioane PLN în total, reeșalonarea datoriei la bugetul de stat în valoare de 560 de milioane PLN și acoperirea oricăror datorii potențiale viitoare ale șantierului, estimate la nivelul de 555 de milioane PLN (pierderi viitoare, penalități pentru rezilierea contractelor, litigii). În plus, planul prezintă o listă cu toate celelalte datorii ale șantierului, în valoare totală de 948 de milioane PLN (datoriile comerciale către furnizori, proprietari de nave etc.) și presupune că acestea vor fi acoperite de stat. În ultimul rând, investitorul solicită garanții suplimentare de la Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export, la o primă avantajoasă, comparativ cu practicile normale pentru societățile fără probleme, pentru finanțarea capitalului de lucru, precum și garanții de la trezorerie pentru împrumuturile punte, în valoare de 397 de milioane PLN.

(368) Costurile de restructurare care pot fi identificate în baza informațiilor limitate incluse în plan acoperă, la un nivel minim, datoriile acumulate (datoriile și împrumuturile acumulate, în valoare totală de 1 508 milioane PLN), pierderile estimate generate de contractele curente de construcții navale și litigii (555 de milioane PLN) și necesarul de investiții prevăzut pentru perioada 2008-2018 (443 de milioane PLN).

(369) Cele mai multe dintre aceste costuri vor fi acoperite de ajutorul de stat. Contribuția proprie propusă este o infuzie de capital realizată de investitor, în valoare de 500 de milioane PLN. Comisia remarcă faptul că nu au fost prezentate informații privind capacitatea investitorului de a furniza o asemenea infuzie de capital.

([74]) A se vedea punctul 43 din liniile directoare.

([75]) Comisia remarcă faptul că, chiar dacă ar lua în considerare contribuția proprie din trecut (care ar putea fi considerată contribuție proprie în sensul liniilor directoare) și costurile de restructurare respective din trecut, nivelul contribuției proprii ar fi echivalent cu doar 16,5 %.

În conformitate cu oferta preliminară depusă de PSC, se presupunea că fondurile necesare pentru finanțarea infuziei urmau să fie obținute de la un terț, un investitor financiar. În absența oricărei dovezi care să arate că investitorul poate furniza capital de 500 de milioane PLN, Comisia consideră că această măsură nu poate fi privită ca fiind actuală și reală. În plus, planul presupune că profiturile obținute din vânzarea activelor, generate în perioada de după aderare, precum și profiturile obținute din vânzarea planificată a activelor, în sumă totală de 174,5 milioane PLN, ar trebui, de asemenea, să fie privite ca o contribuție proprie, în sensul liniilor directoare. Din nou, nu s-a demonstrat că tranzacțiile derulate în trecut nu conțineau ajutor de stat și că ipotezele privind profiturile planificate sunt realiste. Această contradicție privind contribuția proprie declarată de investitor aduce noi suspiciuni legate de credibilitatea ipotezelor în această privință. În consecință, Comisia concluzionează că planul nu indică faptul că acea contribuție proprie propusă este semnificativă, actuală, reală și nu conține ajutor de stat.

(370) Comisia remarcă faptul că, chiar dacă măsurile propuse (infuzia de capital în valoare de 500 de milioane PLN și vânzările de active în trecut și viitor) fuseseră privite ca reprezentând contribuții proprii, acestea ar corespunde nivelului de 27 % din costurile de restructurare, așa cum se arată mai sus. În plus, Comisia trebuie să ia în considerare întreaga perioadă de restructurare, începând din 2002. Luând în considerare ajutorul de stat substanțial, de care șantierul a beneficiat în această perioadă, contribuția proprie ca procent din costurile de restructurare totale este chiar mai redusă. Prin urmare, este evident că pragul de 50 % din costurile de restructurare, impus de liniile directoare, nu va putea fi atins nici pe departe de contribuția proprie.

(371) Pe această bază, Comisia consideră că, în trecut, șantierul nu a obținut, practic, nicio contribuție proprie în sensul liniilor directoare și, în măsura în care a făcut acest lucru, contribuția respectivă nu este semnificativă. Mai mult, planul de restructurare prezentat de Polish Shipbuilding Company nu asigură un nivel suficient al contribuției proprii. Deoarece scopul unei contribuții proprii este acela de a menține ajutorul de stat la un nivel minim, în absența unei contribuții proprii, Comisia trebuie să concluzioneze că cerința de a limita ajutorul la nivelul minim necesar nu a fost îndeplinită. Dimpotrivă, planul de restructurare al PSC se bazează pe ipoteza că ajutorul de stat suplimentar este acordat și concluzionează că punerea în aplicare depinde de acest ajutor de stat suplimentar.

Concluzie

(372) În baza celor de mai sus, Comisia concluzionează că, în trecut, șantierul nu a obținut, practic, nicio contribuție proprie în sensul liniilor directoare, adică o contribuție care să fie reală, actuală și care să nu conțină ajutor de stat. La fel, nici planul comun de restructurare, nici planul prezentat de PSC nu asigură un nivel suficient al contribuției proprii. Deoarece scopul unei contribuții proprii este acela de a menține ajutorul de stat la nivelul minim, în absența unei contribuții proprii, Comisia trebuie să concluzioneze că cerința de a limita ajutorul la nivelul minim necesar nu a fost îndeplinită. Totuși, ambele planuri de restructurare se bazează pe ipoteza că ajutorul de stat suplimentar este acordat. În ansamblu, există o finanțare disproporționată a restructurării prin ajutorul de stat, care duce la denaturări ilegale ale concurenței.

(373) În conformitate cu liniile directoare, ajutorul nu trebuie să ofere societății surplus de numerar, care ar putea fi utilizat pentru activități agresive care nu sunt legate de procesul de restructurare și care afectează negativ piața. În timp ce șantierul nu a primit surplus de numerar, grație garanțiilor de stat, a beneficiat de acces la capital de lucru care nu îi era disponibil de pe piață. Ca urmare, șantierul a putut nu doar să continue să funcționeze și să-și completeze registrele de comenzi, dar și să încheie contracte fără a trebui să suporte costurile aferente diminuării riscurilor legate de modificarea prețurilor materialelor și de fluctuațiile cursului de schimb. Cu alte cuvinte, șantierul putea să utilizeze ajutorul de stat pentru activități care să afecteze piața, activități care nu erau legate de procesul de restructurare, prin acceptarea de comenzi la prețuri care nu acopereau costurile suportate. Acest lucru întărește opinia Comisiei, și anume că ajutorul de stat nu s-a limitat la nivelul minim necesar pentru supraviețuirea șantierului.

(374) În ultimul rând, Comisia reamintește că ajutorul de stat acordat societăților cu probleme ar trebui să fie utilizat pentru finanțarea restructurării. Ajutorul de exploatare poate fi permis doar în măsura în care este necesar pentru a menține societatea pe linia de plutire, în așteptarea punerii în aplicare a restructurării ample. În cazul în discuție, totuși, eforturile adevărate de restructurare care generează efecte pe termen lung au fost limitate. Ajutorul de stat a asigurat mai ales faptul că șantierul a rămas pe linia de plutire și, astfel, era doar ajutor de exploatare. Prin urmare, acest ajutor nu poate fi considerat limitat la nivelul minim necesar strict pentru a permite restructurarea.

(375) Din perspectiva celor de mai sus, Comisia concluzionează că cerința ca ajutorul să se limiteze la un nivel minim și să fie însoțit de o contribuție reală și semnificativă care să nu conțină ajutor de stat nu a fost îndeplinită.

(d) ***Evitarea denaturării ilegale a concurenței***

(376) Comisia reamintește acordul preliminar semnat cu Polonia privind închiderea docului SD I. Totuși, în lumina evenimentelor ulterioare acestui acord și a concluziilor de mai sus privind primele două condiții din liniile directoare, nu este nevoie să se evalueze dacă măsurile de contracarare propuse de Polonia erau suficiente.

(e) ***Concluzie***

(377) Deoarece criteriile prevăzute de liniile directoare, pentru ca ajutorul să fie considerat compatibil cu piața comună, nu au fost îndeplinite, Comisia concluzionează că măsurile prezentate în considerentele 209-232 nu sunt compatibile cu piața comună ca ajutor de restructurare.

C. ALT AJUTOR

(378) În declarația sa din 11 iulie 2007, Polonia a declarat că Șantierul Naval Gdynia primise alt ajutor, „altul decât ajutor de restructurare". Acest ajutor este cel prezentat în tabelul 4.

(379) Comisia reamintește că, având în vedere că însăși existența sa este în pericol, o societate cu probleme nu poate fi considerată un vehicul corespunzător pentru promovarea obiectivelor de politică publică până la momentul în care viabilitatea sa este asigurată (punctul 20 din liniile directoare). Orice ajutor acordat unei întreprinderi cu probleme, în perioada de restructurare, dacă nu este acoperit de regulamentele de exceptare, trebuie să fie notificat ca ajutor pentru restructurarea (punctul 69 din liniile directoare).

(380) Polonia nu a prezentat nicio dovadă conform căreia ajutorul la care se face referire în tabelul 4 de mai sus intră sub incidența regulamentelor de exceptare.

(381) Comisia concluzionează că și aceste măsuri sunt acoperite de prezenta decizie și constituie ajutor de restructurare ilegal și incompatibil.

IV. **CONCLUZIE**

(382) Comisia constată că Polonia a acordat ilegal Șantierului Naval Gdynia ajutorul de stat descris în considerentele 209-232, prin încălcarea articolului 88 alineatul (3) din Tratatul CE. Acest ajutor nu este compatibil cu piața comună, în temeiul niciunei derogări prevăzute de Tratatul CE.

(383) Pentru a se reveni la statutul ex ante, ajutorul de stat trebuie să fie recuperat.

V. **PUNEREA ÎN APLICARE**

(384) Componenta de ajutor acordat Șantierului Naval Gdynia în cadrul măsurilor prezentate în considerentele 209-158 din decizie, trebuie să fie recuperată. În general, componenta de ajutor care va fi recuperată, adică avantajul primit de beneficiar, este egală cu diferența dintre condițiile pe care le-ar fi obținut beneficiarul pe piață și condițiile în care a fost acordat ajutorul.

(385) Rata de referință și rata de actualizare anunțate de Comisie sunt aplicate ca un indicator al ratei pieței monetare pentru a măsura componenta de ajutor, în special în momentul în care ajutorul este plătit în câteva rate, precum și pentru a calcula componenta de ajutor care rezultă din sistemele de subvenționare a dobânzii ([76]). În cazul societăților cu probleme, cum ar fi Șantierul Naval Gdynia, Comisia consideră că rata de referință ar trebui să crească cu cel puțin 400 de puncte de bază pentru a reflecta riscul crescut pe care îl implică tranzacția și, în plus, cu alte 200 de puncte de bază ca urmare a lipsei garanțiilor sau a slabelor garanții oferite de beneficiar. Așa cum s-a explicat mai sus, valoarea garanției oferite de șantier este discutabilă, ținând seama de raportul dintre activele și pasivele societății. În cazul societăților cu probleme, atunci când societatea nu poate obține deloc finanțare de pe piață, componenta de ajutor poate totaliza până la 100 % din valoarea nominală a fondurilor primite ([77]).

(386) Din punctul de vedere al Comisiei, în perioada în care Șantierul Naval Gdynia a primit ajutorul la care se face referire în considerentele 209-232, șantierul se confrunta cu dificultăți financiare mari (conform celor menționate în considerentele 62-66) și nu putea obține nicio finanțare de pe piață. Șantierul avea capitaluri proprii negative, a continuat să înregistreze pierderi, iar în perioada analizată nu a obținut, practic, nicio finanțare de pe piață. În asemenea împrejurări, un operator din economia de piață nu ar fi fost dispus să ofere șantierului

([76]) Comunicarea Comisiei privind metoda de stabilire a ratelor de referință și de actualizare (JO C 273, 9.9.1997, p. 3).

([77]) A se vedea, de exemplu, Comunicarea Comisiei privind aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE ajutorului de stat sub formă de garanții (2000/C 71/07) (JO C 71, 11.3.2000, p. 14). La punctul 3.2 din comunicare se prevede că, dacă la momentul în care este acordat împrumutul există o probabilitate ridicată ca împrumutatul să întârzie cu plățile, de exemplu, deoarece are probleme financiare, valoarea garanției poate fi la fel de ridicată ca și suma acoperită, în fapt, de garanție.

niciun fel de finanțare, având în vedere riscul ridicat pe care îl implica acest lucru. În consecință, Comisia consideră că nicio bancă nu ar fi fost de acord să împrumute bani șantierului, nici măcar la rate ridicate ale dobânzii și nicio bancă nu ar fi fost de acord să furnizeze o garanție, nici măcar în schimbul unei prime ridicate de garanție.

Calcularea componentei de ajutor pentru anumite categorii de măsuri

Împrumuturile

(387) Deoarece Șantierul Naval Gdynia nu ar fi putut obține un împrumut sau o garanție de pe piață, orice împrumut sau orice garanție acordat(ă) șantierului în perioada analizată reprezintă, automat, ajutor. Prin urmare, orice garanție încă neachitată trebuie să fie oprită imediat, iar orice împrumut trebuie rambursat imediat.

(388) Rambursarea oricăror împrumuturi acordate șantierului nu este totuși suficientă pentru revenirea la situația inițială, deoarece, până la data rambursării, șantierul a dispus de o finanțare pe care, în mod normal, nu ar fi putut să o obțină de pe piață. Pentru a reveni la situația inițială, acest avantaj, a cărui dimensiune poate fi aproximată doar folosind rata dobânzii unui împrumut foarte riscant, ar trebui, prin urmare, să fie recuperat. Așadar, pentru perioada care începe la data la care împrumutul a fost acordat șantierului și se încheie la data la care șantierul îl rambursează, Comisia trebuie să solicite recuperarea diferenței dintre rata dobânzii plătită, în realitate, de Șantierul Naval Gdynia și o rată a dobânzii care corespunde, teoretic, unui împrumut care prezintă un risc foarte ridicat. În legătură cu necesitatea de a calcula rata dobânzii pentru un împrumut foarte riscant, comunicarea Comisiei privind metoda pentru calcularea ratei de referință și a ratei de actualizare indică faptul că prima de risc poate fi cu peste 400 de puncte de bază mai mare decât rata de referință „dacă nicio bancă privată nu ar fi acceptat să acorde împrumutul respectiv", ceea ce se întâmplă în acest caz. În câteva decizii, Comisia a constatat că o primă de 600 de puncte de bază peste rata de referință era un nivel minim adecvat, care să reflecte o situație deosebit de riscantă ([78]). Comisia consideră că acesta este nivelul minim pentru împrumuturile din acest caz.

Garanții

(389) Referitor la garanții, Comisia va utiliza aceeași abordare: trebuie să ceară recuperarea contravalorii ajutorului din garanție, din momentul achitării împrumutului garantat până la terminarea garanției.

([78]) Considerentul 68 din Decizia Comisiei din 16 iunie 2004 privind măsurile puse în aplicare de Spania pentru Siderùrgica Anón SA (JO L 311, 26.11.2005, p. 22); considerentul 42 din Decizia Comisiei din 11 decembrie 2002 privind ajutorul de stat pus în aplicare de Spania pentru Sniace SA (JO L 108, 30.4.2003, p. 35).

(390) Astfel cum s-a explicat în comunicarea Comisiei privind aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE ajutorului de stat sub formă de garanții ([79]), Comisia consideră contravaloarea ajutorului a fi egală fie cu subvenția dobânzii obținute în virtutea garanției (atunci când garanția acoperă un împrumut acordat la o rată mai mică decât rata pieței), fie cu suma care rezultă din factorul de risc asupra sumei garantate, minus prima plătită pentru garanție.

(391) În cazul în care componenta de ajutor nu se poate stabili folosind aceste reguli, Comisia ar considera că este avantajos să se stabilească diferența dintre prima de garanție care ar fi încasată pe piață și prima plătită de beneficiar. Comisia consideră că diferența calculată în acest fel reprezintă componenta de ajutor a garanției. În opinia Comisiei, prima încasată pentru schema care nu conține ajutor de stat, pe baza căreia Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export își derulează programul de asigurări de export, garantate de trezorerie, aprobat prin decizia Comisiei din 18 iulie 2007, ar putea servi ca primă de referință pentru calculul menționat anterior. Din nou, această primă ar trebui să fie majorată cu cel puțin 400 de puncte de bază pentru a reflecta faptul că șantierul nu era eligibil pentru garanții în cadrul schemei. Prin urmare, garanțiile acordate șantierului au implicat un risc considerabil mai ridicat.

(392) Așa cum s-a explicat mai sus, având în vedere că șantierul nu putea obține garanții de pe piață, ca urmare a situației sale financiare precare, pentru a opri denaturarea concurenței, generate de ajutor, garanțiile neachitate trebuie să înceteze imediat.

Garanții pentru plata în avans

(393) În cazul garanțiilor pentru plățile în avans, Comisia remarcă faptul că plățile în avans garantate de Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export sunt un tip de contract de vânzare, nu un contract de împrumut, și că pentru plățile în avans nu este percepută nicio dobândă. Prin urmare, Comisia consideră că, pentru a

([79]) Ibidem.

calcula componenta de ajutor primită de beneficiar, ar trebui să fie efectuată o comparație între prima plătită de șantier și prima care ar fi percepută, în mod normal, pe piață. Din nou, schema fără ajutor de stat, utilizată de Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export, poate servi ca punct de referință care să reflecte taxele percepute pe piață, iar aceste taxe de referință ar putea fi majorate pentru a reflecta riscul suplimentar implicat atunci când se acordă ajutor unei societăți cu probleme financiare.

(394) Așa cum se întâmplă cu celelalte garanții primite de șantier și din aceleași motive, Comisia remarcă faptul că orice garanții în curs ale Corporației pentru Asigurarea Creditelor de Export ar trebui să înceteze imediat.

Neexecutarea datoriilor

(395) Neexecutarea continuă a datoriilor de către autoritățile publice reprezintă, de asemenea, ajutor de stat și trebuie luată în considerare ([80]). Acest lucru este similar cu un împrumut reînnoibil acordat în condiții preferențiale și, prin urmare, componenta de ajutor corespunde diferenței dintre dobânda care ar fi percepută pe piață (pentru o societate cu un rating similar într-o situație financiară și economică asemănătoare și cu o garanție similară) și dobânda percepută de autoritatea care a acordat ajutorul.

(396) Comisia consideră că, având în vedere situația financiară precară permanentă a șantierului, un creditor din economia de piață ar aplica creanțele imediat după scadența lor. Prin urmare, faptul că autoritățile poloneze nu au luat imediat măsuri de executare reprezintă o acordare a ajutorului și, în consecință, data scadenței oricărei datorii nerambursate ar fi data la care a fost pus la dispoziție ajutorul. Componenta de ajutor ar fi egală cu diferența dintre dobânda care ar fi percepută pe piață (pentru o societate cu un rating similar într-o situație financiară și economică asemănătoare și cu o garanție similară) și dobânda percepută de autoritatea care a acordat ajutorul.

(397) Deoarece orice operator din economia de piață ar impune rambursarea imediată a datoriilor de către șantier, nu trebuie rambursată doar componenta de ajutor care derivă din dobânda insuficientă, în plus, datoriile acumulate trebuie, de asemenea, să fie rambursate imediat.

Anularea datoriei

(398) Orice anulare a datoriei este echivalentă cu un ajutor nerambursabil, iar întreaga parte a datoriei care a fost anulată reprezintă, prin urmare, ajutor.

Datorii la bugetul de stat restructurate în temeiul capitolului 5a

(399) În conformitate cu legea din 30 octombrie 2002, datoriile publice restructurate în temeiul capitolului 5a sunt cesionate operatorului, o societate deținută integral de Agenția pentru Dezvoltare Industrială, împreună cu componentele activelor care ar trebui să valoreze cel puțin 25 % din datoriile restructurate. Ulterior, operatorul ar trebui să vândă aceste active și să utilizeze profiturile obținute astfel pentru rambursarea unei părți din datoriile la bugetul de stat. Ce rămâne din aceste datorii este după aceea anulat de autoritățile competente. Prin urmare, Comisia consideră că acea componentă a ajutorului de stat din această tranzacție este egală cu valoarea datoriilor la bugetul de stat cesionate operatorului, minus valoarea reală a activelor cesionate. În conformitate cu legea din 30 octombrie 2002, acest lucru ar însemna că această componentă de ajutor este echivalentă cu cel mult 75 % din datoriile cesionate. Totuși, dacă valoarea activelor este mai mare sau mai mică decât nivelul de 25 % impus de lege, componenta de ajutor trebuie să fie calculată în consecință.

Infuzia de capital

(400) Comisia remarcă faptul că infuziile de capital realizate de stat sau de organisme controlate de stat, cum ar fi Agenția pentru Dezvoltare Industrială și KPS, infuzii făcute în societățile cu probleme, unde nu se estimează înregistrarea de profituri, sunt privite ca ajutoare nerambursabile ([81]). Pentru a anula denaturarea concurenței, generate de infuzia de capital, șantierul ar trebui să ramburseze integral valoarea capitalului injectat.

Punerea în aplicare

(401) Prin scrisoarea din 3 noiembrie 2008, Polonia s-a angajat să pună în aplicare prezenta decizie prin vânzarea activelor, la prețul pieței, printr-o licitație deschisă, transparentă, necondiționată și nediscriminatorie (derulată în conformitate cu condițiile specifice prevăzute, pentru prima dată, în scrisoarea Comisiei din 27 octombrie 2008), și lichidarea ulterioară a Șantierului Naval Gdynia. Toate cererile de recuperare, generate

([80]) A se vedea, de exemplu, Decizia Comisiei din 23 octombrie 2007 privind ajutorul de stat C 23/2006 pe care Polonia l-a pus în aplicare pentru producătorul de oțel, Technologie Buczek Group (JO L 116, 30.4.2008, p. 26).

([81]) A se vedea, de exemplu, Decizia Comisiei din 20 octombrie 2004 privind ajutorul de stat C 38/03, pus în aplicare de Spania (ajutor de restructurare suplimentar pentru șantierele navale publice din Spania) (JO L 240 16.9.2005 p. 45).

de prezenta decizie, trebuie să fie înregistrate de Polonia fără întârziere, în cadrul lichidării Șantierului Naval Gdynia. Prin scrisoarea din 6 noiembrie 2008, Comisia a informat Polonia că, în cazul îndeplinirii acestor condiții, vânzarea activelor nu ar implica ajutor nou pentru cumpărător/cumpărători, iar activele ar putea fi cesionate cumpărătorului/cumpărătorilor fără vreo datorie care să rezulte din rambursarea ajutorului de stat ilegal și incompatibil acordat șantierelor în trecut, în conformitate cu cerința de evitare a continuității economice între beneficiarii ajutorului și activitatea cumpărătorilor ([82]). Comisia va monitoriza cu mare atenție respectarea condițiilor stipulate de scrisoarea sa din 27 octombrie 2008 și acceptate de autoritățile poloneze, astfel încât să poată stabili dacă prezenta decizie a fost pusă în aplicare în mod corect.

(402) Condițiile pe care Polonia s-a angajat, în mod explicit, să le respecte sunt enumerate mai jos.

(403) Activele (fără datorii) vor fi privatizate prin intermediul unei licitații deschise, transparente, nediscriminatorii și necondiționate. Societatea Șantierul Naval Gdynia, împreună cu orice active și datorii rămase, va fi lichidată.

(404) Activele trebuie să fie vândute la prețul pieței (celui cu oferta cea mai ridicată). Componentele activelor trebuie să fie scoase la vânzare separat sau într-un număr mare de pachete mici, stabilite pentru maximizarea vânzării. Aceste pachete nu trebuie să includă porțiuni organizate dintr-o întreprindere sau o afacere. Totuși, această definiție a pachetelor nu este menită să împiedice cumpărătorii potențiali să prezinte o ofertă în comun, pentru câteva componente/pachete.

(405) Licitația nu trebuie să fie discriminatorie, însemnând că trebuie să se asigure că vânzarea este deschisă pentru toate categoriile de cumpărători potențiali, fără nicio discriminare în ceea ce privește obiectul investiției lor.

(406) Licitația nu trebuie să impună condiții (cum ar fi obligativitatea păstrării numărului de angajați sau a activității sau preluarea contractelor existente). (Unicul criteriu pentru selectarea ofertei câștigătoare ar trebui să fie creșterea veniturilor, în beneficiul creditorilor șantierului).

(407) Creditorii șantierului, publici și privați, inclusiv clienții șantierului, ar trebui să dețină aceeași poziție și aceleași drepturi privind veniturile obținute din vânzarea activelor pe care le-ar avea într-o procedură de faliment.

(408) În contextul vânzării, nu poate fi acordat niciun ajutor de stat nou, fie sub forma unei anulări, fie ca rambursare finanțată de stat a datoriilor la bugetul de stat sau către creditorii privați, infuzii de capital, împrumuturi, garanții sau alter măsuri. Orice noi datorii publice acumulate în perioada de timp necesară pentru finalizarea procedurii de vânzare ar trebui cerute înapoi din activele de lichidare.

(409) Vânzarea trebuie să fie efectuată de un executor independent, cu drepturi și obligații similare cu cele ale unui executor judecătoresc în caz de faliment. Trebuie să se înființeze o structură care să permită creditorilor să supervizeze eficient vânzarea și să se asigure că aceasta se derulează în condițiile pieței și că sunt respectate poziția și drepturile lor în ceea ce privește procedurile. În plus, Polonia și Comisia vor numi, împreună, un administrator care să se ocupe de monitorizare și care va avea obligația specifică de a sprijini Comisia pentru a verifica dacă procesul de vânzare și recuperarea ajutorului se realizează cu respectarea tuturor cerințelor de mai sus. În acest scop, administratorul de monitorizare va transmite periodic Comisiei, rapoarte detaliate privind fiecare etapă a procedurii.

(410) Polonia a afirmat că va trebui să ia măsuri legislative pentru a pune în aplicare prezenta decizie. Prin urmare, Comisia recunoaște că este acordată o perioadă de timp necesară pentru punerea în aplicare, mai îndelungată decât cea acordată în mod normal, având în vedere numărul de măsuri individuale de ajutor de stat acoperite de prezenta decizie, precum și diferitele lor forme și durate. Prin urmare, Comisia cere Poloniei să pună în aplicare prezenta decizie în termen de șapte luni de la data primirii ei,

([82]) A se vedea cauza C-277/00, Germania/Comisia, Rec., 2004, p. I-3925, și cauza C-328/99 și C-399/00, Italia și SMI 2 Multimedia Spa/Comisia, Rec., 2003, p. I-4035.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul de stat descris la considerentele 209-232 din prezenta decizie acordat de Polonia Șantierului Naval Gdynia, prin încălcarea articolului 88 alineatul (3) din Tratatul CE, este incompatibil cu piața comună.

În plus, orice garanții pentru plata în avans acordate de Polonia, prin încălcarea articolului 88 alineatul (3) din Tratatul CE, Șantierului Naval Gdynia de la 1 iulie 2007 până la data prezentei decizii sunt incompatibile cu piața comună.

Articolul 2

În ceea ce privește împrumuturile obținute de la diverse organisme publice, menționate în considerentele 209-232 din prezenta decizie, Polonia recuperează un ajutor a cărui valoare este egală cu diferența dintre rata dobânzii plătite, în realitate, de Șantierul Naval Gdynia și rata dobânzii la care beneficiarul ar fi putut obține împrumutul pe piață, pentru perioada de timp care începe la data acordării împrumutului și se încheie la data rambursării acestuia. În plus, dacă oricare dintre împrumuturi nu a fost rambursat până la data prezentei decizii, acesta trebuie rambursat fără întârziere.

Articolul 3

În ceea ce privește garanțiile obținute de la trezorerie descrise în considerentele 209-232 din prezenta decizie, Polonia recuperează un ajutor egal cu diferența, pentru perioada de timp de la momentul în care a fost acordat ajutorul și până la momentul în care expiră garanția, dintre rata dobânzii plătită în realitate de Șantierul Naval Gdynia pentru împrumutul girat de garanția de stat, și rata dobânzii la care beneficiarul ar fi putut obține împrumutul pe piață, egal cu valoarea garantată înmulțită cu factorul de risc (probabilitatea de neplată), minus prima de garanție plătită, sau egal cu diferența dintre prima de garanție plătită de beneficiar și prima de garanție la care beneficiarul ar fi putut obține garanția pe piață. În plus, dacă oricare dintre aceste garanții este activă la momentul adoptării prezentei decizii, aceasta trebuie să înceteze fără întârziere.

Articolul 4

În ceea ce privește garanțiile pentru plata în avans acordate de Corporația pentru Asigurarea Creditelor de Export, descrise în considerentele 209-232 din prezenta decizie, Polonia recuperează un ajutor egal cu diferența, pentru perioada de timp care începe de la acordarea ajutorului și se încheie la data expirării garanției, între prima de garanție plătită de beneficiar și prima de garanție la care beneficiarul ar fi putut obține garanția pe piață. În plus, dacă oricare dintre aceste garanții este activă la momentul adoptării prezentei decizii, aceasta trebuie să înceteze fără întârziere.

Articolul 5

Articolele 3 și 4 se aplică, de asemenea, *mutatis mutandis* oricăror garanții pentru plata în avans, acordate de Polonia, prin încălcarea articolului 88 alineatul (3) din Tratatul CE, Șantierului Naval Gdynia de la 1 iulie 2007 până la data prezentei decizii.

Articolul 6

În ceea ce privește datoriile neexecutate, către diverse organisme publice, descrise în considerentele 209-232 din prezenta decizie, Polonia recuperează un ajutor egal cu diferența dintre rata dobânzii plătite în realitate de Șantierul Naval Gdynia și rata dobânzii la care beneficiarul ar fi putut obține o amânare a scadenței datoriilor sale, acordată de un creditor din economia de piață, pentru perioada de timp dintre acordarea ajutorului și rambursarea datoriei la bugetul de stat. În plus, se plătesc fără întârziere orice datorii la bugetul de stat neachitate încă.

Articolul 7

În ceea ce privește anulările datoriilor către organisme publice, descrise în considerentele 209-232 din prezenta decizie, Polonia recuperează un ajutor egal cu sumele anulate.

Articolul 8

În ceea ce privește datoriile la bugetul de stat restructurate în temeiul Legii din 30 octombrie 2002 privind ajutorul de stat pentru întreprinderile cu importanță specială pentru piața muncii, cu modificările și completările ulterioare, descrise în considerentele 209-232 din prezenta decizie, Polonia recuperează un ajutor egal cu valoarea datoriei la bugetul de stat cesionată operatorului, minus valoarea reală a activelor beneficiarului cesionate operatorului.

Articolul 9

În ceea ce privește infuziile de capital efectuate de diferite organisme publice, descrise în considerentele 209-232 din prezenta decizie, Polonia recuperează un ajutor egal cu valoarea integrală a infuziei de capital.

Articolul 10

În ceea ce privește subvențiile directe descrise în tabelul 4 și considerentele 209-232 din prezenta decizie, Polonia recuperează un ajutor egal cu valoarea integrală a subvențiilor.

Articolul 11

(1) Polonia recuperează de la beneficiar ajutorul stabilit la articolele de mai sus. Recuperarea are loc în conformitate cu modalitățile expuse în considerentele 384-401 din prezenta decizie.

(2) Sumele care urmează a fi recuperate sunt purtătoare de dobândă începând cu ziua în care au fost puse la dispoziția Șantierului Naval Gdynia, până la recuperarea lor efectivă.

(3) Dobânda se calculează prin aplicarea unei baze compuse, în conformitate cu prevederile capitolului V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 ([83]) și din Regulamentul (CE) nr. 271/2008 pentru modificarea Regulamentului (CE) nr. 794/2004 ([84]).

(4) Polonia anulează toate plățile neachitate, aferente ajutorului menționat la articolul 1, de la data adoptării prezentei decizii.

Articolul 12

(1) Recuperarea ajutorului menționat la articolul 1 este imediată și efectivă.

(2) Polonia se asigură că prezenta decizie este pusă în aplicare în termen de șapte luni de la data notificării prezentei decizii.

Articolul 13

(1) În termen de două luni de la comunicarea prezentei decizii, Polonia transmite Comisiei următoarele informații:

(a) valoarea totală (principal și dobândă) care urmează a se recupera de la beneficiar;

(b) o descriere amănunțită a măsurilor luate deja și a celor planificate, în vederea respectării prezentei decizii;

(c) documentele care dovedesc faptul că beneficiarului i s-a cerut să ramburseze ajutorul;

(d) documentele care demonstrează că toate garanțiile pentru plata în avans au fost încheiate.

(2) Polonia informează Comisia cu privire la măsurile ulterioare luate la nivel național în vederea punerii în aplicare a prezentei decizii, până la recuperarea integrală a ajutorului menționat la articolul 1. La cererea Comisiei, Polonia transmite fără întârziere informațiile cu privire la măsurile deja luate și la cele programate, în vederea respectării prezentei decizii. De asemenea, transmite informații detaliate privind valoarea ajutorului și a dobânzii deja recuperate de la beneficiar.

Prezenta decizie se adresează Poloniei.

Adoptată la Bruxelles, 6 noiembrie 2008.

Pentru Comisie

Neelie KROES

Membru al Comisiei

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

ANEXA I

INFORMAȚII PRIVIND PUNEREA ÎN APLICARE A PREZENTEI DECIZII

1. **Calcularea sumei care urmează să fie recuperată**

1.1. Vă rugăm să prezentați următoarele detalii privind valoarea ajutorului de stat ilegal care a fost pus la dispoziția beneficiarului:

Data/datele (*)	Valoarea ajutorului (**)	Moneda

(*) Data/datele la care ajutorul (ratele individuale ale ajutorului) a fost/au fost pus(e) la dispoziția beneficiarului.
(**) Valoarea ajutorului pus la dispoziția beneficiarului (contravaloarea brută a ajutorului).

Observații:

1.2. Vă rugăm să explicați, în detaliu, cum va fi calculată dobânda care va fi plătită pentru valoarea ajutorului care urmează să fie recuperat.

2. **Măsurile planificate și luate deja în vederea recuperării ajutorului**

2.1. Vă rugăm să explicați, în detaliu, care sunt măsurile planificate și care sunt măsurile care au fost luate deja în vederea recuperării fără întârziere și efective a ajutorului. De asemenea, vă rugăm să precizați, dacă este cazul, temeiul juridic pentru măsurile luate/planificate.

2.2. Care este graficul aferent procesului de recuperare? Când se va finaliza recuperarea ajutorului?

3. **Ajutor deja recuperat**

3.1. Vă rugăm să furnizați următoarele detalii privind sumele reprezentând ajutorul, care au fost recuperate de la beneficiar:

Data/datele (*)	Valoarea ajutorului rambursat	Moneda

(*) Data/datele la care a fost rambursat ajutorul.

3.2. Vă rugăm să atașați dovada rambursării sumelor reprezentând ajutorul, precizate în tabel, în conformitate cu punctul 3.1 de mai sus.