IV

(Rättsakter som antagits före den 1 december 2009 enligt EG-fördraget, EU-fördraget och Euratomfördraget)

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 6 november 2008

om det statliga stöd C 17/05 (ex N 194/05 och PL 34/04) som Polen har beviljat Stocznia Gdynia

[delgivet med nr K(2008) 6771]

(Endast den polska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2010/47/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ([1]) och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

I. FÖRFARANDE

(1) Den 29 april 2004 lämnade de polska myndigheterna en anmälan enligt bestämmelserna om övergångsordning i punkt 3 i bilaga IV till anslutningsfördraget om omstruktureringsåtgärder till förmån för Stocznia Gdynia SA (nedan kallat *Gdynia-varvet*). Ärendet registrerades som PL 34/04.

(2) Genom en skrivelse av den 19 maj 2004 begärde kommissionen att Polen skulle inkomma med vissa dokument som saknades. Dessa inkom den 16 juni 2004. Kommissionen begärde ytterligare upplysningar genom skrivelser av den 30 juli 2004, den 8 oktober 2004, den 23 november 2004 och den 4 mars 2005 och Polen svarade på dessa med skrivelser av den 3 september 2004 (registrerad den 7 september 2004), den 10 november 2004 (registrerad den 15 november 2004), den 17 februari 2005 (registrerad den 21 februari 2005), den 30 mars 2005 (registrerad den 1 april 2005) och den 18 april 2005 (registrerad den 20 april 2005). Genom en skrivelse av den 22 april 2005 som registrerades samma dag godtog Polen att kommissionen hanterar PL 34/04 av den 29 april 2004 som en anmälan enligt artikel 88.2 i EG-fördraget när det gäller åtgärder som konstateras utgöra nytt stöd. Ärendet tilldelades ett nytt nummer: N 194/05.

([1]) EUT C 220, 8.9.2005, s. 7.

(3) Den 1 juni 2005 antog kommissionen ett beslut om att inleda ett formellt granskningsförfarande som offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* ([2]) och uppmanade Polen och berörda parter att inkomma med synpunkter.

(4) Efter att ha beviljats en förlängning av tidsfristen för att inkomma med synpunkter (skrivelse av den 9 augusti 2005) lämnade Polen sina synpunkter genom en skrivelse av den 2 september 2005 som registrerades den 5 september 2005. I sitt svar lämnade Polen in en uppdaterad omstruktureringsplan för Gdynia-varvet med datum den 4 mars 2004 (nedan kallad *omstruktureringsplanen från 2004*).

(5) Polen lämnade ytterligare synpunkter genom en skrivelse av den 3 november 2005 som registrerades den 7 november 2005.

(6) Gdynia-varvet lämnade synpunkter genom en skrivelse av den 10 oktober 2005 som registrerades den 14 oktober 2005. Synpunkter lämnades också av Ray Car Carriers (genom en skrivelse av den 7 oktober 2005 som registrerades den 10 oktober 2005), av Danmarks ständige EU-representant (genom en skrivelse av den 7 oktober 2005 som registrerades den 11 oktober 2005), av det danska varvsförbundet Danish Maritime (genom en skrivelse av den 7 oktober 2005 som registrerades samma dag), av den polska fackföreningen Solidaritet (Solidarność) (genom en skrivelse av den 7 oktober 2005 som registrerades den 10 oktober 2005) och av det polska varvsförbundet (genom en skrivelse av den 10 oktober 2005 som registrerades den 11 oktober 2005).

(7) Kommissionen översände dessa synpunkter till Polen genom en skrivelse av den 26 oktober 2005 och den 12 december 2005 ([3]). Polen svarade på synpunkterna från Gdynia-varvet genom en skrivelse av den 16 januari 2006 som registrerades den 18 januari 2006. Polen lämnade inga kommentarer på de inkomna synpunkterna från andra tredje parter.

([2]) EUT C 220, 8.9.2005, s. 7.

([3]) Genom en skrivelse av den 17 november 2005 som registrerades den 18 november 2005 begärde de polska myndigheterna att valda engelskspråkiga utdrag ur de tredje parternas synpunkter som lämnats till kommissionen skulle översättas till polska. Kommissionen översände översättningarna genom en skrivelse av den 12 december 2005.

(8) Kommissionen anlitade en extern konsult för utvärderingen av omstruktureringsplanen från 2004. Konsulten lämnade sin rapport till kommissionen i december 2005.

(9) Genom en skrivelse av den 13 januari 2006 begärde kommissionen att Polen skulle lämna in en uppdatering om hur Polens omstruktureringsstrategi rörande Gdynia-varvet utvecklades. Polen svarade genom en skrivelse av den 20 februari 2006 som registrerades den 21 februari 2006 och ett möte mellan företrädare för kommissionen, de polska myndigheterna och Gdynia-varvet hölls den 22 februari 2006. Polen meddelade att omstruktureringsplanen från 2004 inte längre var aktuell och att Polen hade antagit en ny strategi för omstruktureringen av Gdynia-varvsgruppen som omfattade avknoppning av Gdansk-varvet från gruppen och (delvis) privatisering av Gdynia-varvet. Polen meddelade också att en modifierad omstruktureringsplan skulle lämnas till kommissionen senast den 30 juni 2006 och att privatiseringen av Gdynia-varvet skulle inledas inom kort.

(10) Som uppföljning till detta möte sände kommissionen en skrivelse till Polen den 8 mars 2006 på vilken Polen lämnade svar genom en skrivelse av den 13 mars 2006, som registrerades samma dag, och som innehöll en tidtabell för privatiseringen. Polen lämnade ytterligare upplysningar om privatiseringen genom en skrivelse av den 29 mars 2006 som registrerades den 30 mars 2006. Kommissionen begärde tilläggsinformation genom en skrivelse av den 30 mars 2006 på vilken Polen lämnade svar genom en skrivelse av den 19 april 2006 som registrerades den 20 april 2006.

(11) Genom en skrivelse av den 6 april 2006 som registrerades den 10 april 2006 lämnade Polen ett första utkast av ett dokument om en strategi för varvssektorn i Polen 2006–2010. Kommissionen lämnade synpunkter genom en skrivelse av den 12 april 2006. Dokumentet godkändes slutligt av det polska kabinettet den 31 augusti 2006 och översändes till kommissionen genom en skrivelse av den 1 september 2006 som registrerades samma dag.

(12) Genom ett e-postmeddelande av den 15 maj 2006 översände Gdynia-varvet till kommissionen ett informationsmemorandum om Gdynia-varvet som var daterat i maj 2006 och som gjordes tillgängligt för potentiella investerare från och med den 10 maj 2006.

(13) Genom en skrivelse av den 26 maj 2006 som registrerades den 30 maj 2006 lämnade Polen ytterligare upplysningar om den pågående privatiseringen, inbegripet en förteckning över företag till vilka Polen genom sin privatiseringskonsult hade lämnat en inbjudan att delta i det nya kapitaltillskott som Gdynia-varvets bolagsstämma hade godkänt den 19 april 2006. Genom en skrivelse av den 13 juli 2006 som registrerades den 17 juli 2006 lämnade Polen ytterligare upplysningar om den pågående privatiseringen, med en underrättelse om att två företag hade lämnat preliminära anbud om att delta i kapitaltillskottet och privatiseringskonsultens jämförande analys av dessa anbud.

(14) Den 9 juni 2006 lämnade Gdynia-varvet ett första utkast till ändringar av omstruktureringsplanen till kommissionen. Företrädare för kommissionen besökte varvet den 13 juni 2006 och lämnade inledande synpunkter på den ändrade omstruktureringsplanen. Kommissionens externa konsult lämnade sina synpunkter i en rapport daterad juli 2006. Kommissionen lämnade slutligen genom en skrivelse av den 17 juli 2006 synpunkter om bristerna i utkastet till ändringar av omstruktureringsplanen.

(15) Företrädare för kommissionen och de polska myndigheterna höll flera möten där de behandlade privatiseringsförfarandet och utarbetandet av den ändrade omstruktureringsplanen; dessa möten hölls i Bryssel den 31 januari, 22 februari och 10 maj 2006 och vid Gdynia-varvet den 13 juni 2006.

(16) Polen svarade på kommissionens skrivelse av den 17 juli 2006 genom en skrivelse av den 31 augusti 2006 som registrerades den 1 september 2006.

(17) Polen anmälde en modifierad omstruktureringsplan för Gdynia-varvet daterad den 3 september 2006 (nedan kallad *omstruktureringsplanen från 2006*) och det nya statliga stöd som hade beviljats Gdynia-varvet efter kommissionens beslut om att inleda ett formellt granskningsförfarande.

(18) Genom en skrivelse av den 12 september 2006 som registrerades den 13 september 2006 lämnade Polen ytterligare upplysningar rörande omstruktureringen vid Gdynia-varvet, särskilt om att Gdansk- och Gdynia-varvsgruppens kapital hade separerats.

(19) Genom en skrivelse av den 26 september 2006 som registrerades den 27 september 2006 lämnades ytterligare upplysningar om privatiseringen av Gdynia-varvet.

(20) Genom en skrivelse av den 21 november 2006 som registrerades den 27 november 2006 anmälde Polen ytterligare nytt stöd till Gdynia-varvet.

(21) Den 7 december 2006 hölls ett möte mellan kommissionär Neelie Kroes och den polske finansministern Piotr Woźniak. Ministern konstaterade att Polen var berett att återuppta privatiseringen av Gdynia-varvet genom ett öppet förfarande som skulle vara slutfört senast i juni 2007. Polen bekräftade detta genom en skrivelse av den 27 december 2006, som registrerades den 4 januari 2007, och som hänvisade till ett kabinettsbeslut av den 19 december 2006 om att godkänna ett dokument om varvsindustrins status. Polen begärde att få diskutera kompensationsåtgärder med kommissionen.

(22) Företrädare för kommissionen besökte varvet den 19 december 2006 tillsammans med den externa konsulten för att samla in nödvändiga fakta och uppgifter för utvärdering av kompensationsåtgärderna. Kommissionens utomstående konsult lämnade den 16 januari 2007 en rapport om varvets kapacitet.

(23) Kommissionen svarade på skrivelsen av den 27 december 2006 genom en skrivelse av den 29 januari 2007 i vilken kommissionen uppmanade Polen att fram till slutet av februari 2007 lämna ett förslag till kompensationsåtgärder för Gdynia-varvet.

(24) Genom en skrivelse av den 28 februari 2007 som registrerades samma dag lämnade Polen förklaringar rörande privatiseringen av Gdynia-varvet och ett förslag till kompensationsåtgärder.

(25) På denna grund hölls ett tekniskt möte den 15 mars 2007 mellan kommissionen, de polska myndigheterna och företrädare för varvet, med fokus i främsta hand på kompensationsåtgärder men även på den pågående privatiseringen. Kommissionen och de polska myndigheterna kom överens om att kommissionen skulle inleda tekniska diskussioner direkt med Gdynia-varvet för att samla in alla de uppgifter som behövdes för utvärderingen av de kompensationsåtgärder som Polen hade föreslagit. Gdynia-varvet lämnade vissa preliminära uppgifter om varvets kapacitet genom ett e-postmeddelande av den 12 mars 2007 som registrerades den 27 april 2007.

(26) Kommissionen begärde tilläggsupplysningar om kompensationsåtgärderna genom skrivelser av den 29 mars 2007, den 27 april 2007 och den 25 maj 2007, på vilka Gdynia-varvet lämnade svar genom skrivelser av den 20 april 2007 (som registrerades den 23 april 2007), den 9 maj 2007 (som registrerades den 10 maj 2007) och den 30 maj 2007 (som registrerades den 31 maj 2007). Gdynia-varvet lämnade ytterligare upplysningar vid ett möte med företrädare för kommissionen den 6 juni 2007 och senare genom en skrivelse av den 18 juni 2007 som registrerades den 21 juni 2007. Kommissionen skickade tilläggsfrågor genom ett e-postmeddelande av den 20 juni 2007 och Gdynia-varvet lämnade svar genom en skrivelse av den 25 juni 2007 som registrerades samma dag.

(27) Genom en skrivelse av den 31 juli 2007 underrättade kommissionen Polen om att kommissionens preliminära analys av de kompensationsåtgärder som Polen hade föreslagit för Gdynia-varvet tydde på att åtgärderna kunde godkännas, förutsatt att vissa villkor uppfylldes. Polen svarade genom en skrivelse av den 24 augusti 2007, som registrerades den 27 augusti 2007, i vilken Polen lämnade synpunkter på villkoren för kompensationsåtgärderna för Gdynia-varvet. Kommissionen avslutade ämnet kompensationsåtgärder genom en skrivelse av den 3 oktober 2007.

(28) Vid ett telefonsamtal den 24 maj 2007 underrättade de polska myndigheterna kommissionen om att Polen hade för avsikt att återuppta privatiseringsprocessen för Gdynia-varvet genom ett offentligt anbudsförfarande. Kommissionen begärde omfattande upplysningar om privatiseringsprocessens senaste utvecklingar genom en skrivelse av den 29 maj 2007 och upprepade sin begäran genom en skrivelse av den 6 juni 2007. Polen svarade genom en skrivelse av den 22 juni 2007 som registrerades den 25 juni 2007 och lämnade, efter en ytterligare begäran om upplysningar av den 28 juni 2007, kompletterande svar genom en skrivelse av den 11 juli 2007 som registrerades samma dag. Genom den skrivelsen översände Polen även informationsmemorandumet om Gdynia-varvet daterat den 4 juli 2007 (nedan kallat *informationsmemorandumet*). Genom en skrivelse av den 31 juli 2007 konstaterade kommissionen att privatiseringen inte längre kunde vänta.

(29) Kommissionen lämnade sina synpunkter om informationsmemorandumet genom en skrivelse av den 30 juli 2007. Polen svarade genom en skrivelse av den 21 augusti 2007 som registrerades den 27 augusti 2007. Genom en skrivelse av den 29 augusti 2007, som registrerades samma dag, lämnade Polen ett utkast till ett dokument med ytterligare förtydliganden till informationsmemorandumet om Gdynia-varvet. Detta dokument, som var daterat den 29 augusti 2007, var avsett som bilaga till informationsmemorandumet av den 4 juli 2007 (nedan kallat *memorandumbilagan*). Kommissionen lämnade sina synpunkter på memorandumbilagan genom en skrivelse av den 4 september 2007 och Polen lämnade sitt svar genom en skrivelse av den 7 september 2007, i vilken Polen översände en modifierad version av memorandumbilagan. Kommissionen lämnade sina slutliga synpunkter genom en skrivelse av den 14 september 2007.

(30) Polen lämnade upplysningar om privatiseringsprocessens senaste utvecklingar genom skrivelser av den 7 september 2007 (som registrerades samma dag), den 23 oktober 2007 (som registrerades den 24 oktober 2007) och den 25 oktober 2007 (som registrerades samma dag).

(31) Som svar på en skrivelse från kommissionen av den 30 november 2007 lämnade Polen ytterligare upplysningar om privatiseringsprocessen genom skrivelser av den 13, 19 och 21 december 2007 som registrerades den 14, 20 och 21 december 2007. I den sistnämnda skrivelsen underrättade Polen kommissionen om att Polen hade mottagit tre bindande anbud för köp av Gdynia-varvet. Dessa anbud översändes till kommissionen genom en skrivelse av den 8 februari 2008 som registrerades den 11 februari 2008.

(32) Ett möte mellan företrädare för kommissionen och de polska myndigheterna hölls i Bryssel den 10 januari 2008 och kommissionen upprepade slutledningarna från mötet i skrivelser av den 17 och den 30 januari 2008.

(33) Genom en skrivelse av den 30 januari 2008 underrättade Polen kommissionen om att två anbudsgivare hade inbjudits att förhandla med staten. Genom en skrivelse av den 14 februari 2008, som registrerades den 19 februari 2008, meddelade Polen att privatiseringsprocessen för Gdynia-varvet skulle slutföras under sommaren 2008. Kommissionen svarade genom en skrivelse av den 28 februari 2008.

(34) Genom en skrivelse av den 29 februari 2008, som registrerades den 3 mars 2008, lämnade Polen det första utkastet till en ny omstruktureringsplan som hade utarbetats av en av anbudsgivarna, Amber Sp. z o.o. Företaget beviljades tillfällig förhandlingsensamrätt den 20 mars 2008 och lämnade en uppdatering till utkastet till omstruktureringsplan genom ett e-postmeddelande av den 9 april 2008 som registrerades den 24 april 2008. Anbudsgivaren lämnade ytterligare information i ett dokument om centrala omstruktureringsåtgärder vilket översändes till ett möte den 10 april 2008 och registrerades den 18 april 2008. Den andra anbudsgivaren lämnade efter en påminnelse av den 18 mars 2008 information genom en skrivelse av den 7 april 2008 som registrerades den 18 april 2008.

(35) Polen lämnade information om utvecklingarna i förhandlingarna med Amber Sp. z o.o., anbudsgivaren med ensamrätt, genom skrivelser av den 28 mars 2008 (som registrerades samma dag), den 7 april (som registrerades den 18 april 2008), den 23 april 2008 (som registrerades samma dag) och den 25 april 2008 (som registrerades samma dag). Ett möte mellan företrädare för kommissionen, Gdynia-varvet, Amber Sp. z o.o. och de polska myndigheterna hölls i Warszawa den 10 april 2008. Polen översände sitt protokoll från mötet till kommissionen genom en skrivelse av den 7 maj 2008 som registrerades den 13 maj 2008.

(36) Kommissionen lämnade synpunkter på privatiseringsprocessens framskridande genom skrivelser av den 21 och 30 april 2008.

(37) Genom en skrivelse av den 12 maj 2008, som registrerades samma dag, underrättade Polen kommissionen om att Amber Sp. z o.o. hade dragit sig ur privatiseringsprocessen. Genom en skrivelse av den 26 maj 2008, som registrerades den 27 maj 2008, underrättade de polska myndigheterna kommissionen om att finansministern den 15 maj 2008 hade fattat ett beslut om att avsluta privatiseringsprocessen inom ramen för det offentliga anbudsförfarandet för att inleda förhandlingar med anbudsgivare vars anbud hade godkänts inom den process som inleddes 2007.

(38) De polska myndigheterna underrättade också kommissionen om att de höll på att vidta åtgärder för att återuppta privatiseringsprocessen med målet att kunna teckna privatiseringsavtal i november 2008. Från och med den 3 juni 2008 har Polen försett kommissionen med dagliga rapporter om de åtgärder som olika berörda parter har vidtagit i den återupptagna privatiseringsprocessen. Genom en skrivelse av den 6 juni 2008 som registrerades samma dag översände Polen till kommissionen ett informationsmemorandum om Gdynia-varvet daterat den 2 juni 2008 (nedan kallat *informationsmemorandumet från 2008*).

(39) På begäran av de polska myndigheterna hölls ett möte den 10 juni 2008 mellan företrädare för kommissionen, de polska myndigheterna och ISD Polska, som presenterades för kommissionen som en potentiell köpare av Gdynia-varvet. Ett annat möte mellan kommissionen och de polska myndigheterna hölls den 13 juni 2008.

(40) Genom en skrivelse av den 26 juni 2008 som registrerades samma dag lämnade Polen ett utkast till omstruktureringsplan för Gdynia-varvet och Gdansk-varvet som hade utarbetats av ISD Polska (ägaren av Gdansk-varvet) och ett utkast till omstruktureringsplan för Gdynia-varvet som hade utarbetats av Polish Shipbuilding Company (nedan kallat *PSC*).

(41) Genom en skrivelse av den 4 juli 2008 begärde kommissionen förtydliganden om vissa aspekter rörande utkastet till omstruktureringsplan som hade utarbetats av ISD Polska. Polen svarade genom skrivelser av den 7 och 8 juli 2008 som registrerades samma dagar. Ett möte mellan företrädare för de polska myndigheterna, ISD Polska och kommissionen hölls den 8 juli 2008.

(42) Genom en skrivelse av den 14 juli 2008 åtog sig Polen att senast den 12 september samma år förse kommissionen med en fullständig omstruktureringsplan.

(43) Den 16 juli 2008 godkände kommissionen preliminärt bedömningen och slutsatserna i ett utkast till beslut för att avsluta det formella granskningsförfarandet. Enligt utkastet till beslut är stödet till Gdynia-varvet oförenligt med den gemensamma marknaden och måste återkrävas. Med tanke på skrivelsen från de polska myndigheterna av den 14 juli 2008 beslöt kommissionen dock att vänta med att anta beslutet för att kunna bedöma huruvida den nya omstruktureringsplanen som de polska myndigheterna skulle lämna senast den 12 september 2008 skulle innebära en betydande förbättring av situationen och ge möjlighet att anse att stödet är förenligt med den gemensamma marknaden.

(44) Efter det försåg Polen kommissionen varje vecka med uppdateringar om privatiseringsprocessen (skrivelser av den 28 juli, 4 augusti, 12 augusti, 21 augusti, 25 augusti, 1 september, 8 september, 16 september och 23 september, som registrerades samma dagar).

(45) Genom en skrivelse av den 18 juli 2008 som registrerades den 21 juli 2008 begärde Polen att få tre samråd med kommissionen om utkastet till omstruktureringsplan för att kunna utarbeta en slutlig version där kommissionens synpunkter beaktades. Genom en skrivelse av den 31 juli 2008 godtog kommissionen den föreslagna tidtabellen.

(46) Det första inofficiella mötet mellan de polska myndigheterna och kommissionen ägde dock inte rum förrän den 21 augusti 2008. Ett nytt möte med de polska myndigheterna, med ISD Polska närvarande, ägde rum den 2 september 2008. Polen översände informellt ISD Polskas utkast till omstruktureringsplan den 28 augusti 2008 och en modifierad version av utkastet den 8 september 2008.

(47) Genom en skrivelse av den 12 september 2008, som registrerades samma dag, översände Polen ISD Polskas slutliga omstruktureringsplan för Gdynia-varvet och Gdansk-varvet.

(48) Genom en skrivelse av den 16 september 2008, som registrerades den 17 september 2008, översände Polen ett utkast till privatiseringsavtal mellan ISD Polska och polska staten.

(49) Den 30 september 2008 hölls ett möte mellan de polska myndigheterna och kommissionen. Företrädare för ISD Polska deltog i mötet.

(50) Genom en skrivelse av den 27 oktober 2008 underrättade kommissionen de polska myndigheterna om ramvillkoren för genomförandet av detta beslut. Genom en skrivelse av den 3 november 2008, som registrerades den 4 november 2008, åtog sig Polen att uppfylla alla dessa villkor. Kommissionen godtog detta åtagande genom en skrivelse av den 6 november 2008.

(51) Genom en skrivelse av den 14 juni 2007 begärde kommissionen att de polska myndigheterna skulle översända en översikt av allt statligt stöd som har beviljats varvet efter Polens anslutning till EU den 1 maj 2004. Polen svarade genom en skrivelse av den 11 juli 2007 som registrerades samma dag. Kommissionen begärde ytterligare förtydliganden genom en skrivelse av den 13 november 2007 och Polen svarade genom en skrivelse av den 9 januari 2008 som registrerades samma dag. Polen underrättade kommissionen om tilläggsstöd som hade beviljats Gdynia-varvet genom en skrivelse av den 6 december 2007 som registrerades samma dag, genom en skrivelse av den 12 februari 2008 som registrerades den 13 februari och genom en skrivelse av den 6 juni 2008 som registrerades samma dag.

II. **DETALJERAD BESKRIVNING AV STÖDET**

1. *STÖDMOTTAGAREN*

(52) Stödmottagare är Gdynia-varvet. Företaget är beläget i regionen Gdansk-Gdynia-Sopot i norra Polen.

(53) Kommissionen noterar att företag i denna region enligt reglerna om statligt stöd är berättigade till stöd från strukturfonderna enligt konvergensmålet [4] och från Sammanhållningsfonden [5]. Särskilt gäller att företagen i regionen potentiellt är berättigade till stöd från regionala operativa programmet enligt de prioriterade områdena för stöd till små och medelstora företag, åtgärder för innovation och tekniköverföring (vars syfte är att skapa sysselsättning på lång sikt) och åtgärder för att utveckla social och utbildningsrelaterad infrastruktur med inriktning på yrkesutbildning och livslångt lärande. Företagen i regionen är också berättigade till stöd enligt de operativa programmen Innovativ ekonomi och Humanresurser som är särskilt avsedda att hjälpa företag och arbetsmarknaden att anpassa sig till ändringar inom ekonomin, inbegripet omstruktureringsprocesser.

[4] Artikel 5.1 och 5.3 i rådets förordning (EG) nr 1083/2006 av den 11 juli 2006 om allmänna bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden och Sammanhållningsfonden samt om upphävande av förordning (EG) nr 1260/1999 (EUT L 210, 31.7.2006, s. 25). Bilaga till kommissionens beslut 2006/595/EG av den 4 augusti 2006 om upprättande av en förteckning över regioner som är berättigade till stöd från strukturfonderna enligt konvergensmålet för 2007–2013 (EUT L 243, 6.9.2006, s. 44).

[5] Artikel 5.2 i rådets förordning (EG) nr 1083/2006. Kommissionens beslut 2006/596/EG av den 4 augusti 2006 om upprättande av en förteckning över medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden för 2007–2013 (EUT L 243, 6.9.2006, s. 47).

(54) Gdynia-varvet tillverkar fartyg, fartygsskrov och stålkonstruktioner för broar och tillhandahåller tjänster inom och utanför skeppsbyggnad.

(55) Gdynia-varvets största aktieägare ([6]) omfattar staten som äger 32 % av aktierna vilket motsvarar 35 % av rösträtten, Ray Car Carriers Ltd (16 % och 22 %), Korporacja Polskie Stocznie SA (10 % och 6 %), industriutvecklingsbyrån (Agencja Rozwoju Przemysli SA) (9 % och 13 %) och Stoczniowy Fundusz Inwestycyjny SA (7 % och 5 %). Ingen av de återstående aktieägarna har mer än 4 %.

(56) Gdynia-varvet är moderföretag för Gdynia Shipyard Group som består av tolv dotterföretag. Fram till nyligen var Stocznia Gdańsk SA ett av dotterbolagen, men genom ett avtal som slöts i oktober 2007 sålde Gdynia-varvet sina återstående aktier i Gdansk-varvet till den nya ägaren av Stocznia Gdańsk SA. Från 1998 till 2006 hade dock Gdynia-varvet majoriteten av aktierna i Stocznia Gdańsk SA (tidigare kallat Stocznia Gdańsk – Grupa Stoczni Gdynia) och omstruktureringen av de två varven genomfördes därför parallellt.

(57) Gdynia-varvet främsta skeppsbyggnadsprodukter är containerfartyg från 1 100 till 5 000 TEU (tjugofotsenheter) och ro-ro-biltransportfartyg med lastkapacitet från 2 100 till 6 000 bilar. Övriga produkter är kombifartyg, lastfartyg för produkter och kemikalier, bulklastfartyg och LPG-fartyg.

(58) I segmentet för containerfartyg upp till 3 000 TEU är de främsta konkurrenterna de europeiska varven Aker Ostsee och Volkswerft Stralsund i Tyskland och de koreanska och kinesiska varven. Varvet tillverkar de största biltransportfartygen i världen (räknat som dödviktston, DWT) och varvets andel av världens orderböcker för dessa produkter är 11 % ([7]). Inget annat varv i EU tillverkar biltransportfartyg av denna storlek och den enda europeiska konkurrenten är Uljanik-varvet i Kroatien. Gdynias övriga konkurrenter är de koreanska och japanska varven.

(59) Mellan 2002 och 2006 tillverkade Gdynia-varvet 48 fartyg. År 2004 rankades Gdynia-varvet som trettonde största varv i världen på grundval av sin orderbok (mätt som kompenserat bruttotonnage, kbt). År 2005 låg varvet på plats 21 men var fortfarande det största varvet i Europa.

([6]) Situationen den 31 mars 2007. *Källa*: Informationsmemorandum av den 4 juli 2007.

([7]) *Källa*: Informationsmemorandum av den 4 juli 2007.

(60) För närvarande (april 2008) ([8]) innehåller varvets orderbok 16 kontrakt (12 biltransportfartyg och 4 containerfartyg) med en total volym på 581 000 kbt för leverans 2008 och 2009.

(61) Gdynia-varvets viktigaste produktionsanläggningar omfattar två torrdockor, SD I och SD II.

(62) I augusti 2007 hade Gdynia-varvet en personalstyrka på 4 611 personer av vilka 68 % var direkt anknutna till produktionsprocessen ([9]). Detta är en minskning på 26 % jämfört med december 2004 då varvet sysselsatte 6 249 personer ([10]).

(63) Gdynia Shipyard Group hade sina första svårigheter 2002. I omstruktureringsplanen från 2004 anges att faktorerna som bidrog till den svåra finansiella situationen var externa, såsom konkurrensen från Asien, zlotyns uppgång gentemot dollarn, stigande stålpriser och problem med att få finansiering efter att Stocznia Szczecin Porta Holding SA gått i konkurs och kollapsen av en bockkran vid Gdynia-varvet under en våldsam storm 1999. I sina försök att fylla orderboken, särskilt efter att förvärvningen av Gdansk-varvet 1998 medförde en kraftig ökning av produktionspotentialen, har Gdynia-varvet fattat ett antal ledningsbeslut som har visat sig vara problematiska. Varvet tog risker rörande utformning, teknik, finanser och affärer (nya produkter, prototyper och förlustbringande konstruktion av fartygstyper som var nya för varvet, såsom små bulkfartyg, fartyg för kemikalier, ro-ro-fartyg, gastankfartyg, bulk-containerfartyg och allmänna lastfartyg). Produktionskostnaderna vid Gdynia-varvet minskade inte heller i önskad takt.

(64) Dessa svårigheter har fortsatt under omstruktureringsprocessen. Enligt omstruktureringsplanen från 2006 berodde dessa ihållande svårigheter på zlotyns uppskrivning i förhållande till dollarn och en mycket kraftig ökning av stålpriserna – faktorer som inte var inräknade i de kontrakt som varvet hade tecknat. En annan orsak var bristen på finansiella resurser för de omfattande omstruktureringsoperationerna.

(65) Gruppens finansiella svårigheter ledde till eftersläpningar med offentliga och kommersiella skulder och löner, materialbrist, produktionssvackor, höjda kostnader (arbetskostnader, böter) och betydande förseningar med att fullgöra avtal.

(66) Gdynia-varvets finansiella situation har gradvis försämrats.

([8]) *Källa*: Antaganden som ligger till grund för de finansiella prognoserna för Stocznia Gdynia SA utarbetade av Amber inom ramen för due diligence-undersökningen av Gdynia-varvet som lämnades till kommissionen den 9 april 2008 och som registrerades samma dag.

([9]) *Källa*: Affärsplan för Stocznia Gdynia för 2008–2012, utarbetad av Amber i december 2007 och lämnad till kommissionen den 29 februari 2008 och registrerad den 3 mars 2008.

([10]) Samma som ovan.

Tabell 1

Gdynia-varvets verksamhet

(miljoner zloty)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Omsättning	1 724	891	1 327	1 599	1 259	1 040
Resultat	– 477	– 190	– 77	– 114	– 292	– 311
Eget kapital			– 288	– 285	– 576	– 928

Källa: Omstruktureringsplanen från år 2006 och informationsmemorandum.

(67) Varvet förväntas gå med ytterligare tunga förluster 2008 och 2009 med den aktuella orderboken ([11]).

2. *BESLUT OM ATT INLEDA FÖRFARANDET ENLIGT ARTIKEL 88.2 I EG-FÖRDRAGET*

(68) I sitt beslut om att inleda ett formellt granskningsförfarande konstaterade kommissionen att vissa av de åtgärder som hade anmälts till kommissionen enligt punkt 3 i bilaga IV till anslutningsfördraget utgjorde nytt stöd eftersom åtgärderna hade beviljats efter Polens anslutning till EU den 1 maj 2004 eller ännu inte hade beviljats när beslutet fattades. Kommissionen förtecknade dessa åtgärder i del B i bilaga I till beslutet.

(69) Kommissionen konstaterade också att ett antal av åtgärderna i del A i bilaga I till beslutet hade beviljats Gdynia-varvet före den 1 maj 2004 och inte var tillämpliga efter anslutningen i den mening som avses i punkt 3 i bilaga IV till anslutningsfördraget, och att dessa åtgärder därför inte bör granskas enligt det förfarande som fastställs i artikel 88.2 i EG-fördraget. Dessa åtgärder omfattas därför inte av detta beslut. Likväl måste de tas med i bedömningen av huruvida de åtgärder som har beviljats efter anslutningen är förenliga med den gemensamma marknaden.

(70) Kärnan i kommissionens argumentering var att inget rättsligt bindande beslut hade fattats före anslutningen om åtgärderna förtecknade i del B i bilaga I till beslutet, även om kommissionen konstaterade att vissa förberedande steg hade tagits mot ett sådant rättsligt bindande beslut.

([11]) Enligt den gemensamma omstruktureringsplan som ISD Polska utarbetat uppskattas förlusterna för 2008 till 280 miljoner zloty.

(71) Vad gäller omstruktureringen av de offentligrättsliga fordringarna enligt förfarandet enligt kapitel 5a som baserar sig på lagen av den 30 oktober 2002 om statligt stöd till företag med särskild betydelse för arbetsmarknaden, i sin ändrade lydelse ([12]), slöt kommissionen sig till att det omstruktureringsbeslut som utfärdats av ordföranden för industriutvecklingsbyrån (regeringsorganet med ansvar för förfarandet enligt kapitel 5a), var rättsligt bindande. I detta fall hade dock inget sådant omstruktureringsbeslut utfärdats före anslutningen ([13]). Orsaken till detta är att det beslut som ordföranden för industriutvecklingsbyrån utfärdade den 19 april 2004 om att godkänna omstruktureringsplanen från 2004 inte uppfyllde de förfarandemässiga och innehållsmässiga kraven för ett omstruktureringsbeslut.

(72) Kommissionen godtog Polens förklaring om att den upplupna räntan på dessa offentligrättsliga fordringar automatiskt avskrivs tillsammans med kapitalet eftersom ränta och kapital är av besläktad karaktär, och då behövs inget separat beslut.

(73) Kommissionen fann inga bevis på rättsligt bindande beslut för en rad åtgärder såsom produktionsgarantier och ett kapitaltillskott, utfärdandet av obligationer, och utbyte av skulder mot aktier, förtecknade som åtgärderna 28–34 i del B i bilaga I till beslutet. Kommissionen bemötte särskilt Polens huvudargument om att dessa åtgärder ingick i Gdynia-varvets omstruktureringsplan från 2004 som hade godkänts av varvets styrelse, där representanter för staten förpliktade de behöriga myndigheterna att genomföra åtgärderna genom att rösta för planen.

([12]) Den rättsliga grunden beskrivs i detalj i avsnitt 3.2 i beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande.

([13]) Kommissionen fick genom Gdynia-varvets synpunkter på beslutet att inleda en formell undersökning reda på att omstruktureringsbeslutet i själva verket hade utfärdats den 4 januari 2005.

(74) Kommissionen konstaterade särskilt att om aktieägarna inte hade fattat motsvarande beslut var styrelsen inte behörig att fatta beslut som medför ekonomiska följder för aktieägarna. Kommissionen noterade också att även om styrelsen hade haft behörighet att fatta ett sådant beslut för aktieägarnas del, förblir det oklart huruvida beslutet medför en aktiv skyldighet för staten att bevilja statligt stöd, eftersom det normalt inte är möjligt att sammanföra åtgärder som staten vidtar i rollen av marknadsaktör med åtgärder som staten vidtar för att uppfylla olika offentliga mål.

(75) I fråga om åtgärd 32 i del B i bilaga I till beslutet (kapitaltillskott på 40 miljoner zloty) hyste kommissionen tvivel om lagligheten hos beslutet om att staten skulle genomföra ett kapitaltillskott före Polens anslutning, eftersom alla kapitaltillskott måste registreras hos behörig domstol inom sex månader, men detta hade inte gjorts.

(76) Efter att kommissionen hade konstaterat att ett antal åtgärder till förmån för Gdynia-varvet utgjorde nytt stöd uttryckte kommissionen tvivel om huruvida något av villkoren för godkännande som omstruktureringsstöd hade uppfyllts.

3. *SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER*

a) ***Synpunkter från Gdynia-varvet***

(77) Stödmottagaren lade fram två typer av argument, för det första rörande kommissionens behörigheter att agera i fråga om de åtgärder som förtecknas i del B i bilaga I till beslutet och för det andra rörande kommissionens tvivel om stödets förenlighet med den gemensamma marknaden eftersom det eventuellt kunde handla om ett nytt stöd.

(78) I fråga om omstrukturering av offentliga skulder enligt kapitel 5a hävdade stödmottagaren att redan det faktum att stödet beviljades utgjorde ett omstruktureringsbeslut från ordföranden för industriutvecklingsbyrån. Stödmottagaren bibehöll dock sin åsikt, vilket även Polen gjorde i första fasen av kommissionens granskning, dvs. att det relevanta beslutet skulle ha fattats av ordföranden för industriutvecklingsbyrån före anslutningen, dvs. den 19 april 2004.

(79) Mottagaren hävdade att det beviljade stödet före anslutningen bestod av ett avtal mellan alla enskilda offentliga fordringsägare om en omstrukturering enligt kapitel 5a ([14]).

([14]) Närmare uppgifter finns i punkt 67 i kommissionens beslut om att inleda ett formellt granskningsförfarande.

(80) I motsats till Polens påstående under den första fasen av kommissionens granskning konstaterade stödmottagaren att ingen dröjsmålsränta hade löpt efter den 30 juni 2003 på de offentligrättsliga fordringar som hade omstrukturerats enligt kapitel 5a.

(81) Mottagaren hävdade att statens åtagande rörande åtgärd 32 (kapitaltillskott) var känt före anslutningen och att stödet därför måste anses vara beviljat före anslutningen.

(82) Stödmottagaren lämnade också synpunkter på andra aspekter av beslutet. Stödmottagaren hävdade särskilt att de produktionsgarantier som exportkreditorganet hade beviljat varvet inte utgjorde statligt stöd. Mottagaren hävdade att exportkreditorganets garantisystem är självfinansierande eftersom de inbetalda premierna på lång sikt är högre än de risker som täcks och de belopp som faktiskt betalas ut. Stödmottagaren beskrev villkoren för exportkreditorganets garantier (premier och typen av säkerhet som krävs).

(83) I fråga om kravet om att stödet måste begränsas till vad som är absolut nödvändigt hävdade stödmottagaren att stödets belopp hade begränsats till det absolut nödvändiga och att stödmottagaren skulle ha varit berättigad till mera stöd, om sådant fanns tillgängligt. Stödmottagaren konstaterade också att även om kommissionen gör en snäv definition av omstruktureringskostnaderna (dvs. utesluter varvets löpande kostnader), är finansieringskomponenten i dessa kostnader utan statligt stöd fortfarande av storleksordningen 30 %, vilket uppfyller villkoren i omstruktureringsriktlinjerna från 1999 ([15]).

(84) Likaså hävdade stödmottagaren att det statliga stödet till Gdynia-varvet inte snedvrider konkurrensen i Europa med hänvisning till att det faktiska konkurrenshotet för den europeiska varvsindustrin kommer från Fjärran Östern. Stödmottagaren medgav att containerfartyg också byggs vid andra europeiska varv, särskilt i Tyskland, men hävdade att de tyska containerfartygen avviker i fråga om utformning och tekniska specifikationer. Stödmottagaren hävdade att inget annat varv i EU bygger biltransportfartyg och att Gdynia-varvet inte konkurrerar med något annat varv i EU inom det segmentet.

([15]) Mottagaren hävdar att gemenskapens riktlinjer om statligt stöd för undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter från 1999 (EGT C 288, 9.10.1999, s. 2) är de som gäller.

(85) Slutligen konstaterade stödmottagaren att omstruktureringen definitivt kommer att vara slutförd i slutet av 2007.

b) ***Synpunkter från andra berörda parter***

(86) Danmark och det danska varvsförbundet Danish Maritime gav sitt stöd för kommissionens agerande för att säkerställa att det statliga stödet beviljas enligt gällande regler. De påpekade att ett antal danska varv hade lagt ned sin verksamhet eller stod inför konkurs i brist på statligt stöd och på grund av konkurrenssituationen på skeppsbyggnadsmarknaden i världen. De hävdade också att produkturvalet vid de danska varven var liknande som vid de polska varven, av vilket följer att de danska varven kan påverkas av illojal konkurrens. Danmark yrkade också på att kommissionen kräver att Gdynia-varvet minskar sin kapacitet så att statligt stöd inte används för att öka överkapaciteten på världsnivå.

(87) Ray Car Carriers, Gdynia-varvets kund och minoritetsägare i företaget, betonade Gdynia-varvets betydelse för sin egen verksamhet med tanke på de löpande kontrakten med varvet. Ray Car Carriers var övertygat om att varvet med sin högkvalificerade arbetskraft och ledning skulle utvecklas till ett av de bästa varven i Europa bara det genomgår en omstrukturering och får statligt stöd för det ändamålet.

(88) Fackföreningen Solidarność betonade den allt sämre situationen vid varvet och hävdade att det brådskar med en omstrukturering. Fackföreningen beskrev vissa omstruktureringsåtgärder som redan hade vidtagits vid varvet och uttryckte sin tilltro till att varvet, med den teknik och den arbetskraft varvet har till förfogande, kan bli ett av de lönsamma varven i Europa och att det därför krävs statligt stöd för att genomföra omstruktureringen.

(89) Det polska varvsförbundet Forum Okrętowe förklarade orsakerna till varvets svårigheter och uttryckte sitt stöd för omstruktureringsprocessen och statligt stöd till den.

c) ***Polens synpunkter***

(90) I likhet med stödmottagaren lämnade Polen synpunkter både på behörighetsaspekter och på förenlighetsaspekter.

(91) I fråga om omstrukturering av offentligrättsliga fordringar enligt kapitel 5a lämnade Polen inte några tilläggsargument. Däremot uttryckte Polen i sitt bemötande av stödmottagarens synpunkter avvikande åsikt i fråga om stödmottagarens tolkning av polsk lag.

(92) I fråga om åtgärderna 28–34 i del B i bilaga I till beslutet avvisade Polen inte kommissionens slutsatser i beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande. Polen lade dock fram ett nytt argument om att de uttalanden som företrädare för olika statliga myndigheter inom varvsindustrigruppen hade lagt fram rörande planer om att utöka åtgärderna bör ses som officiella åtaganden. Dessa uttalanden gjordes före anslutningen.

(93) I fråga om åtgärd 32 (kapitaltillskott) hävdade Polen att statens agerande vid bolagsstämman i egenskap av ägare till Gdynia-varvet inte kan särskiljas från statens agerande såsom en offentlig myndighet som beviljar statligt stöd.

(94) Samtidigt medgav Polen att där som åtgärder som hör samman med kapitaltillskott faller inom ramen för ägarskap (*dominium*) och är föremål för civilrätt, så är finansministern när det gäller höjning av aktiekapitalet i företag skyldig att iaktta ytterligare offentligrättsliga regler som inte gäller för vanliga marknadsaktörer (*imperium*).

(95) Därefter förklarade Polen att sexmånadersregeln (tidsfristen för att registrera aktieteckning hos domstolen) var ett rent formellt krav som inte hade någon inverkan på den tidpunkt då aktieägarnas skyldighet att teckna aktierna började gälla. Polen vidhöll att denna skyldighet började gälla 2004, före anslutningen, och att skyldigheten uppfylls genom ett godkännande av en ny resolution om ökning av varvets aktiekapital, vilket ägde rum den 4 mars 2005. Staten gjorde sin teckning senare, den 23 juni 2005.

(96) Vad gäller det nya stödets förenlighet med den gemensamma marknaden konstaterade Polen att omstruktureringsplanen från 2004 utgjorde en sund ekonomisk grund för varvets omstruktureringsprocess. Polen konstaterade att omstruktureringsprocessen genomfördes med begränsade finansiella resurser. De polska myndigheterna tillhandahöll därefter en kort beskrivning av omstruktureringsåtgärderna enligt omstruktureringsplanen från 2004 för att visa att omstruktureringen inte enbart handlade om pengar. De försvarade de kompensationsåtgärder som hade föreslagits i omstruktureringsplanen från 2004

och som hade genomförts inom Gdynia-varvsgruppen. I fråga om kravet om att stödet måste begränsas till vad som är nödvändigt konstaterade Polen att stödet inte har använts för andra ändamål än omstrukturering och hävdade att stödnivån uppgick till 31 % räknat som procentandelen stöd av de totala omstruktureringskostnaderna, inklusive driftskostnader. Polen hävdade att omförhandlingarna om kontraktspriser tillsammans med de kumulerade vinsterna och det positiva kassaflödet som varvet skulle generera i framtiden bör anses utgöra ”eget bidrag”.

(97) De polska myndigheterna beskrev utförligt hur exportkreditorganets garantisystem fungerade och hävdade att dessa garantier inte utgör statligt stöd.

4. *KRONOLOGISK BESKRIVNING AV AVGÖRANDE HÄNDELSER EFTER KOMMISSIONENS BESLUT OM ATT INLEDA ETT FORMELLT GRANSKNINGSFÖRFARANDE*

(98) Nedan ges en redogörelse för kommissionens granskning och händelseförloppet under granskningen.

(99) I sitt svar på kommissionens beslut om att inleda ett formellt granskningsförfarande kom de polska myndigheterna under hösten 2005 med två typer av påståenden. För det första ifrågasatte de polska myndigheterna kommissionens behörighet att agera i fråga om de åtgärder som i beslutet hade identifierats som nytt stöd och för det andra hävdade de polska myndigheterna att även om dessa åtgärder skulle utgöra nytt stöd så är de förenliga med den gemensamma marknaden eftersom det gäller omstruktureringsstöd. Gdynia-varvets reaktion på kommissionens beslut var av liknande karaktär. Båda beskrivs ovan.

(100) Som stöd för sina argument om stödets förenlighet översände Polen Gdynia-varvets omstruktureringsplan från 2004 till kommissionen. Denna plan var identisk med den omstruktureringsplan som var föremål för kommissionens beslut om att inleda ett formellt granskningsförfarande på grund av tvivel om planens trovärdighet och hållbarhet. Kommissionen undersökte dock noggrant omstruktureringsplanen från 2004 och inhämtade hjälp från en extern konsult. Kommissionen slöt sig till att omstruktureringsplanen från 2004 inte uppfyllde ett enda av kriterierna enligt de gällande riktlinjerna för godkännande av omstruktureringsstöd. Vid ett möte den 22 februari 2006 redogjorde kommissionen för sina främsta tvivel för de polska myndigheterna. Kommissionen betonade de främsta svagheterna i omstruktureringsplanen från 2004. Dessa var låga investeringar, lågt planerad produktivitet, höga produktionskostnader, särskilt höga omkostnader och otillräcklig förstärkning av varvets egen kapitalbas. Stödet till varvet måste ses som driftsstöd till skuldsanering och varvets fortsatta verksamhet.

(101) I december 2005 fick kommissionen via offentliga källor ([16]) reda på att en statsägd kapitalgrupp med namnet Korporacja Polskie Stocznia (nedan kallad *KPS*) hade inrättats i syfte att införliva de tre största polska varven i Gdynia, Gdansk och Szczecin under ett och samma paraply (nedan kallat *konsolideringsplanen*). KPS hade som främsta uppgift att finansiera varvens produktion. Polen underrättade inte kommissionen om konsolideringsplanen i något skede av förfarandet, varken före eller efter beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande.

(102) Samtidigt fick kommissionen via pressen reda på att det pågick diskussioner om försäljning av varven i Gdynia och Gdansk till strategiska investerare och diskussioner om separation av de två företagen som dittills hade verkat som delar av samma grupp. Genom en skrivelse av den 13 januari 2006 uppmanade kommissionen den polska regeringen att förklara vad strategin för Gdynia-varvet egentligen gick ut på.

(103) Polen förklarade i en skrivelse av den 20 februari 2006 att konsolideringsplanen förvisso hade nämnts tidigare men att den hade förkastats och att en ny omstruktureringsstrategi för den polska varvssektorn skulle antas inom kort.

(104) Vid mötet den 22 februari 2006 och genom en skrivelse av den 13 mars 2006 underrättade de polska myndigheterna kommissionen om att omstruktureringsplanen från 2004 inte längre var aktuell och måste revideras. De polska myndigheterna åtog sig att överlämna den reviderade omstruktureringsplanen senast i juni 2006. De polska myndigheterna redogjorde också för de centrala dragen i den nya omstruktureringsstrategin för den polska varvssektorn. För det första skulle Gdansk-varvet så snart som möjligt separeras från Gdynia-varvsgruppen. För det andra skulle regeringen godkänna ett tillskott av privat kapital till Gdansk- och Gdynia-varven som en del av det långsiktiga målet om att varven skulle privatiseras helt.

(105) Vid Gdynia-varvets bolagsstämma den 19 april 2006 beslöt man att höja kapitalet till 300 miljoner zloty. Styrelsen fick i uppdrag att söka fram intresserade investerare. Således gjordes informationsmemorandumet från maj 2006 tillgängligt för potentiella investerare från och med den 10 maj 2006, och Gdynia-varvets privatiseringskonsult tog direkt kontakt med cirka 80 investerare. Gdynia-varvet mottog två preliminära anbud om

([16]) Kabinettsprotokoll av den 25 januari 2005 och av den 5 oktober 2005, offentliggjorda på webbplatsen.

att delta i kapitaltillskottet, ett från den ukrainska ståltillverkaren Donbas och ett annat från varvets största kund Ray Car Carriers. Dessa två företag lämnade sina bindande anbud den 28 augusti 2006 med förbehåll för att säljaren, dvs. staten, täcker och avskriver skulderna. Enligt den tidtabell som Polen angett (skrivelse av den 26 september 2006), skulle förhandlingarna med de två anbudsgivarna slutföras i slutet av oktober 2006 och teckningen av de nya aktierna skulle slutföras den 15 december 2006.

(106) Kommissionen fick det första utkastet till omstruktureringsplanen från 2006 den 9 juni 2006. Efter att ha besökt varvet och inhämtat yttrande av en extern konsult uttryckte kommissionen allvarliga tvivel om detta utkast under sitt besök på plats den 13 juni 2006 och i skrift den 17 juli 2006, och påpekade att omstruktureringsplanen inte verkade vara tillräckligt långtgående med tanke på återställning av varvets lönsamhet på lång sikt, att det inte fanns någon plan för hur omstruktureringen skulle finansieras, att det inte fanns några faktiska utsikter till finansiering av omstruktureringen med medel som inte har inslag av statligt stöd och att det inte fanns några förslag till kompensationsåtgärder. Kommissionen riktade uppmärksamheten på det kontinuerliga beroendet av fartygsfinansieringsgarantier från exportkreditorganet, ett statligt organ, och varnade varvet och de polska myndigheterna om att dessa garantier utgör statligt stöd.

(107) Trots dessa varningar var den slutliga omstruktureringsplanen som Polen lämnade in två månader för sent, i september 2006, till väsentliga delar samma som det första utkastet. Kommissionens främsta invändningar mot omstruktureringsplanen från 2006 beskrivs nedan.

(108) Vid ett möte den 7 december 2006 och genom en skrivelse av den 29 januari 2007 lät kommissionen de polska myndigheterna förstå att en preliminär granskning av omstruktureringsplanen från 2006 visade att planen inte uppfyllde något av villkoren för godkännande av omstrukturering enligt de gällande riktlinjerna.

(109) De polska myndigheterna meddelade vid detta möte att de avsåg att återuppta privatiseringen av Gdynia-varvet genom ett öppet förfarande, i syfte att attrahera en privat investerare som skulle ta full kontroll över varvet. Enligt Polen skulle privatiseringsprocessen slutföras i juni 2007. Inför sammanställningen av privatiseringsdokumenten begärde Polen att kommissionen skulle ge ett utlåtande om vilka kompensationsåtgärder som behövdes för Gdynia-varvet så att potentiella investerare kunde ges korrekt information.

(110) Under de följande månaderna fortsatte Gdynia-varvet diskussionerna med de två investerare, Donbas och Ray Car Carriers, som hade lämnat anbud i augusti 2006. Samtidigt sammanställde regeringen flera privatiseringsdokument för att kunna återuppta privatiseringsprocessen om de pågående förhandlingarna inte skulle leda till något resultat. I maj 2007 meddelade den polska regeringen att förhandlingarna hade strandat och att privatiseringsprocessen skulle återupptas. Genom en skrivelse av den 22 juni 2007 lämnade Polen en ny tidtabell för privatiseringsprocessen. Som preliminärt slutförandedatum angavs december 2007, dvs. ett halvt år efter den ursprungliga tidsfrist som Polen hade åtagit sig i januari 2007. Genom en skrivelse av den 31 juli 2007 konstaterade kommissionen att privatiseringsprocessen inte längre kunde vänta. Kommissionen varnade också Polen om att vid den tidpunkten tycktes inte villkoren om att varvets lönsamhet på lång sikt måste återställas och att omstruktureringen minst delvis måste finansieras med resurser som inte har inslag av statligt stöd ha uppfyllts.

(111) Samtidigt, efter en överenskommelse som nåtts mellan kommissionär Kroes och minister Woźniak i december 2006, förde kommissionen intensiva diskussioner med de polska myndigheterna och Gdynia-varvet i syfte att fastställa de nödvändiga kompensationsåtgärderna. Genom en skrivelse av den 28 februari 2007 åtog sig Polen att stänga dockan SD I vid Gdynia-varvet så snart utestående beställningar hade levererats och de nödvändiga investeringarna i torrdockan SD II hade slutförts, dvs. från och med januari 2010.

(112) För att kontrollera att förslaget utgör en verklig kompensationsåtgärd bad kommissionen Gdynia-varvet att lämna information om ett antal frågor. Genom en skrivelse av den 31 juli 2007 underrättade kommissionen Polen om att den preliminärt var beredd att se stängningen av torrdockan SD I som en tillräcklig kompensationsåtgärd förutsatt att torrdockan demonteras irreversibelt på sådant sätt att fartygsbygge och sjösättning inte längre kan utföras vid den och att stängningen genomförs från och med den 1 september 2009 eller tidigare om fartyg 8185/04, den sista beställningen i varvets orderbok den 8 mars 2007, sjösätts före detta datum. Dessutom skulle dockan SDI under 2009 endast få användas för montering av de två fartyg som vid tidpunkten var planerade för dockan under 2009 och som inte kunde flyttas över till dockan SD II (LPG-fartygen 8185/03 och 8185/04). Grunden för kommissionens slutsatser beskrivs nedan.

(113) Den nya privatiseringsprocessen som grundade sig på privatiseringslagen av den 30 augusti 1996 inleddes i juli 2007. Den 5 juli 2007 antog Gdynia-varvets bolagsstämma ett beslut om ett kapitaltillskott på 515 miljoner zloty, där aktierna skulle tecknas av staten om privatiseringen genomförs med framgång. Ett informationsmemorandum sammanställdes med datum den 4 juli 2007. Det ställdes till potentiella investerares förfogande från och med den 10 juli 2007, dvs. det datum då anbudsinfordran offentliggjordes i internationell och polsk press. Som det beskrivs ovan lämnade kommissionen synpunkter på detta informationsmemorandum och Polen beaktade dessa synpunkter.

(114) Kommissionen noterade ytterligare förseningar i privatiseringsprocessen och uppmanade Polen genom en skrivelse av den 3 oktober 2007 att utan dröjsmål slutföra privatiseringen. Genom en skrivelse av den 23 oktober 2007 underrättade Polen kommissionen om att privatiseringen inte skulle kunna slutföras som planerat, dvs. fram till slutet av 2007. Polen åtog sig att i stället från och med januari 2008 inleda förhandlingar med valda investerare. Genom en skrivelse av den 30 november 2008 upprepade kommissionen sin oro över fördröjningarna och konstaterade att den förväntade sig att Gdyniavarvets nya ägare senast i slutet av februari 2008 lämnade ett första utkast till omstruktureringsplan. Denna uppmaning upprepade kommissionen senare vid flera tillfällen. Kommissionen anmodade flera gånger Polen att strikt följa privatiseringstidtabellen med konstaterande om att det inte verkade finnas något berättigande för Polen till att inleda privatiseringsprocessen på nytt.

(115) Polen underrättade kommissionen om att elva företag hade önskat få Gdynia-varvets informationsmemorandum och att fyra företag hade lämnat in ett första anbud fram till tidsfristen den 1 oktober 2007. Dessa fyra företag godkändes för due diligence-undersökning. Tre bindande anbud lämnades in fram till tidsfristen den 20 december 2007. I slutet av januari 2008 beslöt Polen att inleda förhandlingar med två av dessa investerare. I mitten av februari 2008 meddelade Polen att Gdynia-varvets privatiseringsprocess skulle komma att slutföras fram till sommaren 2008, dvs. ett år senare än vad Polen ursprungligen hade lovat i januari 2007.

(116) Den 20 mars 2008 beviljades en av dessa investerare, Amber Sp. z o.o. (nedan kallad *Amber*), ett dotterbolag till Złomrex som är ett polskt företag inom stålhandel, exklusiva förhandlingsrättigheter som senare förlängdes flera gånger och avslutades den 12 maj 2008.

(117) Den 29 februari 2008 översände Polen till kommissionen ett utkast till omstruktureringsplan för Gdynia-varvet som hade utarbetats av Amber ([17]). Amber lämnade uppdaterade finansiella prognoser genom ett e-postmeddelande av den 9 april 2008. Kommissionen lämnade muntliga synpunkter på detta utkast vid ett möte mellan de polska myndigheterna, Amber och Gdynia-varvet som hölls i Warszawa den 10 april 2008, och skriftliga synpunkter genom en skrivelse av den 21 april 2008.

(118) Vid ett möte med de polska myndigheterna den 12 maj 2008 meddelade Amber att företaget hade dragit sig ur privatiseringen av Gdynia-varvet. Polen underrättade kommissionen om detta samma dag. I den motivering som Amber sände till staten konstaterade Amber att det främsta skälet till beslutet att dra sig ur var det faktum att företaget efter en djupgående due diligence-granskning av varvets situation hade slutit sig till att varvet inte skulle bli vinstbärande ens efter genomförda omstruktureringsåtgärder, inklusive betydande investeringar.

(119) Den 15 maj 2008 beslöt de polska myndigheterna att avsluta privatiseringsprocessen genom en offentlig inbjudan till förhandlingar med anbudsgivare vars anbud hade antagits till förfarandet som inleddes 2007.

(120) Den 26 maj 2008 underrättade Polen kommissionen om att privatiseringsprocessen hade inletts på nytt. I efterföljande dagliga rapporter underrättade de polska myndigheterna kommissionen om de åtgärder som de hade vidtagit för att få fram en köpare för Gdynia-varvet. Polen översände flera skrivelser till kommissionen i vilka potentiella investerare uttryckte sitt intresse för att hållas underrättade om den pågående privatiseringsprocessen och att få motta informationsmemorandumet när det blir tillgängligt.

(121) Vid mötet den 10 juni 2008 kom det fram att de polska myndigheterna förde intensiva diskussioner med ISD Polska, aktuell ägare av Gdansk-varvet, om eventuellt köp av Gdynia-varvet och sammanslagning av de två varven. Polen föreslog nya kompensationsåtgärder och konstaterade att den nya investeraren hade begärt ytterligare statligt stöd som villkor för att delta i privatiseringen. Polen underrättade också kommissionen

([17]) *Källa*: Affärsplan för Gdynia-varvet för 2008–2012, utarbetad av Amber i december 2007, överlämnad till kommissionen den 29 februari 2008 och registrerad den 3 mars 2008.

om att ISD Polska höll på att utarbeta en gemensam plan för båda varven som skulle överlämnas till kommissionen senast den 26 juni 2008, i enlighet med det föreläggande om att lämna upplysningar som kommissionen hade antagit rörande ärende C 18/05 om statligt stöd ([18]).

(122) På de polska myndigheternas begäran underrättade kommissionen Polen och ISD Polska vid ett möte den 10 juni 2008 och på nytt vid ett möte den 13 juni 2008 om att vissa ramvillkor var tvungna att uppfyllas för att ISD Polska skulle kunna köpa Gdynia-varvet i avsikt att driva det gemensamt med varvet i Gdansk. Enligt dessa ramvillkor skulle ISD Polska senast den 26 juni 2008 lägga fram en gemensam omstruktureringsplan för båda varven, bidra i betydande omfattning till omstruktureringskostnaderna och anta meningsfulla kompensationsåtgärder enligt de relevanta riktlinjerna. Kommissionen konstaterade att ISD Polskas föreslagna bidrag till omstruktureringskostnaderna inte var tillräckligt med tanke på den mängd statligt stöd som varvet hade fått tidigare och det tilläggsstöd som ISD Polska hade anhållit om i samband med privatiseringen.

(123) Genom en skrivelse av den 6 juni 2008 underrättade Polen kommissionen om att regeringen den 3 juni 2008 hade antagit ett beslut om att bidra med ett kapital på 515 miljoner zloty till Gdynia-varvet, delvis för att täcka förväntade förluster på befintliga skeppsbyggnadskontrakt.

(124) Den 26 juni 2008 mottog kommissionen ett utkast till en omstruktureringsplan för det nya Gdansk-Gdynia-varvet daterat i juni 2008 som hade utarbetats av ISD Polska. I planen presenterades en gemensam omstruktureringsstrategi för varven i Gdansk och Gdynia (nedan kallad *ISD:s gemensamma omstruktureringsplan*). Kommissionen mottog också ett utkast till omstruktureringsplan för Gdynia-varvet för 2008–2012 daterat i juni 2008 som hade utarbetats av Polish Shipbuilding Company (nedan kallad *PSC:s omstruktureringsplan*). En kort beskrivning av de två planerna ges nedan.

(125) Genom en skrivelse av den 14 juli 2008 underrättade Polen kommissionen om att privatiseringen av Gdynia-varvet fortsatte och att Polen behövde tilläggstid för att de potentiella investerarna skulle kunna slutföra omstruktureringsplanen. Polen åtog sig att senast den 12 september 2008 överlämna en slutlig omstruktureringsplan för Gdynia-varvet.

(126) Kommissionen gick med på att vänta tills beslut hade fattats om att översända en slutlig omstruktureringsplan.

([18]) Kommissionens beslut av den 23 maj 2008 (K(2008) 2277).

(127) Den 12 september 2008 översände Polen den slutliga omstruktureringsplanen för det nya Gdansk-Gdynia-varvet från ISD Polska (nedan kallad *den gemensamma omstruktureringsplanen från den 12 september*) som väsentligen är en uppdaterad version av den gemensamma omstruktureringsplanen från den 26 juni 2008.

5. *OMSTRUKTURERINGSPLANEN FRÅN 2006*

(128) Enligt omstruktureringsplanen från 2006 måste omstruktureringsplanen från 2004 revideras på grund av ändringar i det makroekonomiska klimatet – zlotyns värde hade gått upp från 4,1 zloty per US-dollar till 3,0 zloty per US-dollar och stålpriserna hade gått upp från 300 USD per ton till 700 USD per ton, vilket hade påverkat varvets ekonomiska situation negativt och som tillsammans med otillräckligt statligt stöd hade lett till att omstruktureringsplanen från 2004 inte kunde genomföras i sin helhet.

(129) Omstruktureringsplanen från 2006 som varvet utarbetade med hjälp från Ernst & Young omfattar perioden 2006–2012. De flesta av åtgärderna är dock avsedda att genomföras fram till slutet av 2009. Omstruktureringsplanen från 2004 omfattade perioden 2003–2008.

(130) Målet i omstruktureringsplanen från 2006 är att effektivt begränsa driftskostnaderna, förbättra varvets effektivitet och säkerställa att skeppsbyggnad lönar sig. För detta avsåg varvet att till en början omförhandla befintliga kontrakt i syfte att eliminera förväntade förluster på fartyg som enligt planerna skulle slutföras 2006 och 2007. Därutöver skulle man med hjälp av ett kostnadsminskningsprogram försöka sänka produktionskostnaderna.

a) ***Försäljningsstrategi***

(131) Den planerade försäljningsstrategin gick ut på att koncentrera sig på standardfartyg, dvs. containerfartyg och biltransportfartyg. Varvet planerade också att bibehålla kapacitet för nischmarknader med tanke på eventuella lönsamma anbud.

b) ***Industriell och operationell omstrukturering***

(132) De huvudsakliga åtgärderna är följande:

— Ökning av effektiviteten genom investeringar på 61 miljoner euro över perioden 2007–2009. Investeringarna är avsedda att eliminera flaskhalsar i produktionsprocessen (särskilt inom tillverkning av ståldelar) och öka effektiviteten. Likaså planeras IT-investeringar för 6,6 miljoner euro.

— Omstrukturering av personalen, dvs. eliminering av de allt vanligare tidsbestämda kontrakten och åtgärder avsedda att nå sysselsättningsnivåer enligt målet. Införande av ett incitamentsprogram. Varvet planerar också att höja lönerna för anställda inom produktionen med 10 % år 2006 och med 4 % per år under 2008 till 2010. Höga frånvarosiffror och brist på kvalificerad arbetskraft är för närvarande varvets främsta problem.

— I planen betonades vikten av att skydda varvet mot valutarisker. För detta bör 70 % av varvets intäkter risksäkras (genom hedging) mot valutarisker från 2007 till 2012 genom transaktioner i främmande valuta.

— Det kommer att ske ytterligare avknoppning av dotterbolag (såsom Zakładowa Służba Ratownicza, Wydział Technicznej Obsługi Urządzeń Dźwignicowych osv.) och försäljning av tillgångar.

— Förbättringar av designprocessen (standardisering av designlösningar). Detta inbegriper också ett alternativ om att avknoppa designavdelningen, vilket skulle beslutas 2007.

— Övriga åtgärder såsom omförhandling av kontrakt, tillämpning av indexklausuler i kontrakt för att säkra mot valutarisker, incitamentsprogram för anställda, optimering av processen och försäljning av finansiella tillgångar.

c) ***Åtgärder för finansiell omstrukturering***

(133) Varvet bör genomföra en finansiell omstrukturering. I slutet av 2005 uppgick det egna kapitalet till 285,4 miljoner zloty. Enligt planerna skulle varvets situation vad gäller det egna kapitalet förbättras 2006–2007 genom ett kapitaltillskott på totalt 1 015 miljoner zloty, av vilka 500 miljoner zloty år 2006 skulle finansieras via privata investerare och ett kapitaltillskott på 515 miljoner zloty år 2007 via en privat eller offentlig investerare.

d) ***Målsiffror vid slutet av omstruktureringen – återställning av lönsamheten på lång sikt***

(134) I slutet av omstruktureringsperioden år 2009 förväntas varvets produktion uppgå till 298 610 kbt, jämfört med 279 258 kbt år 2006. Antalet fartyg som konstrueras går ned från 13 under 2006 (8 containerfartyg och 5 biltransportfartyg) till 11 (5 containerfartyg och 6 biltransportfartyg). Produktionen förväntas öka ytterligare till 324 110 kbt år 2012 (12 fartyg).

(135) Den genomsnittliga personalstyrkan minskas från 5 208 personer i maj 2006 till en målnivå på 4 530 personer i slutet av 2007.

(136) Produktiviteten (arbetsbehov per resultat) förväntas gå upp från 44,8 mantimmar per kbt år 2007 till 37,0 mantimmar per kbt år 2012. Enligt kommissionens konsult ligger produktiviteten vid de effektivaste jämförbara varven i Europa under 20 mantimmar per kbt.

(137) Omsättningen förväntas stiga från 1,599 miljoner zloty under 2005 till 1,869 miljoner zloty under 2012. Rörelseresultatet förväntas gå upp från 7,35 miljoner zloty under 2005 och 233,5 miljoner zloty under 2006 till 67,68 miljoner zloty år 2012, med 2009 som första året med vinst.

e) ***Känslighetsanalys***

(138) I planen ingår en känslighetsanalys rörande följande:

— Uppskrivning av zlotyn mot US-dollar med 0,05 och 0,1 per år i stället för en konstant växelkurs på 3,00 US-dollar per zloty som i grundscenariot.

— Upprätthållandet av fartygsproduktionen på en nivå med 10 fartyg 2009–2010, medan grundscenariot på 11 fartyg produceras under 2009–2010 och 2011–2012.

— Snabbare ökning av olika ersättningar (ersättning för arbete och ersättningar för tillfälligt och fast samarbete) under 2008–2012 än det som anges i grundscenariot.

— Sänkning av fartygspriserna med 5 % och 10 % under 2009–2012.

— Ökning av materialpriserna i kombination med ökade fartygspriser från 2007 och framåt.

f) ***Kompensationsåtgärder***

(139) I omstruktureringsplanen från 2006 föreslogs begränsning av produktionen till 340 000 kbt per år som en kompensationsåtgärd, under antagande om att varvets tekniska kapacitet är 540 000 kbt per år. I februari 2007 föreslog Polen att torrdockan SD I avvecklas irreversibelt (se närmare redogörelse nedan). Varvet tillhandahöll uppgifter som visade att den aktuella tekniska kapaciteten ligger långt under 540 000 kbt per år. Kommissionen gav slutligen sitt preliminära medgivande till den föreslagna kapacitetsminskningen, som ersatte kompensationsåtgärderna enligt omstruktureringsplanen från 2006.

6. *ISD:S GEMENSAMMA OMSTRUKTURERINGSPLAN*

(140) ISD Polska, majoritetsägare av Gdansk-varvet, kom med i privatiseringsprocessen efter att Amber hade dragit sig ur den privatiseringsomgång som inleddes år 2007. Som det anges ovan gjorde ISD Polska en översyn av den omstruktureringsplan som hade lämnats till kommissionen den 26 juni 2008 och lämnade in en uppdaterad version den 12 september 2008. I beskrivningen nedan anges, där det är tillämpligt, de ändringar som gjordes i den gemensamma omstruktureringsplanen från september.

(141) Den gemensamma affärsstrategi som ISD Polska hade utarbetat utgick från att synergierna mellan de två varven bör utnyttjas och de bästa produktionstillgångarna vid båda varven bör sammanslås ([19]). De huvudsakliga lageranläggningarna för material kommer att finnas vid Gdynia-varvet, där också prefabriceringen av plåtar och profiler kommer att äga rum. Plåtarna och profilerna transporteras sedan sjövägen till Gdansk-varvet där sektionerna och blocken tillverkas. Monteringen utförs i dockorna vid Gdynia-varvet och den slutliga bestyckningen utförs vid kajer vid båda varven.

(142) I den gemensamma omstruktureringsplanen omnämns misslyckandet med omstruktureringsplanen från 2006 när det gällde att återställa varvets lönsamhet och orsakerna till båda varvens aktuella finansiella svårigheter identifieras. Till dem hör särskilt misslyckandet med att privatisera varvet och det relaterade misslyckandet med att höja varvets kapital till en nivå som gav möjlighet till omstrukturering, och det faktum att varvet inte erhöll tillräckliga mängder statligt stöd. I den gemensamma omstruktureringsplanen anges också makroekonomiska faktorer som zlotyns värde mot US-dollarn, stigande stålpriser och interna faktorer som utflödet av kvalificerad arbetskraft från varvet, låg produktivitet och tecknandet av kontrakt som saknar den nödvändiga säkringen mot valutarisker och ökande materialkostnader och som därför blir förlustbringande.

(143) Syftet med den gemensamma omstruktureringsplanen är att återställa lönsamheten hos de två omstrukturerade företagen, Gdynia-varvet och Gdansk-varvet. Även om detta beslut endast gäller Gdynia-varvet måste den efterföljande beskrivningen och bedömningen av den gemensamma omstruktureringsplanen självfallet även omfatta Gdansk-varvet, dess tidigare omstruktureringsinsatser och det statliga stöd som det varvet har fått och kommer att få i framtiden.

([19]) Det statliga stödet till Gdansk-varvet är också föremål för en formell undersökning som inleddes genom kommissionens beslut av den 1 juni 2005 om statligt stöd C 17/05 och C 18/05 om omstruktureringsstöd till Gdynia-varvet och omstruktureringsstöd till Gdansk-varvet (EUT C 220, 8.9.2005, s. 7).

a) ***Försäljningsstrategi***

(144) Enligt den gemensamma omstruktureringsplanen har de sammanslagna varven verksamhet inom två områden – skeppsbyggnad och verksamhet utanför skeppsbyggnad.

(145) Vad gäller verksamheten inom skeppsbyggnad kommer ISD Polska att på kort sikt rikta in sig på marknadssegment såsom containerfartyg (små till medelstora, 500–3 000 TEU-enheter), allmänna lastfartyg (”klassiska” fartyg för transport av torr last, kombifartyg och fartyg för tunga lyft) och biltransportfartyg (stora fartyg för enbart biltransport, storlek C6600) och kommer också att utveckla verksamhet inom segmentet för offshorefartyg (t.ex. AHTS-fartyg, PSV-fartyg, besättningsbåtar), som på medellång sikt bör bli dominerande.

(146) Marknadsanalysen baserar sig på jämförelser med produktionen hos andra europeiska varv och erfarenheterna från de sammanslagna varven. I planen erkänns behovet av att utveckla den sakkunskap som krävs för produktion av offshorefartyg och att produktionen under de första åren måste läggas ut hos underleverantörer. I den gemensamma omstruktureringsplanen från september beskrivs Gdansk-varvets tidigare erfarenheter av konstruktion av skrov till offshorefartyg och konstateras att varvet har fartyg av denna typ i sin orderbok. Planen visar också att Gdansk-varvet nyligen har undertecknat en avsiktsförklaring om femårigt samarbete med en välkänd konstruktör av offshorefartyg som skulle anlita Gdansk-varvet för konstruktion av skrov med ökande grad av komplexitet. Enligt planen förutsågs en gradvis övergång från underleverantörsarbete till konstruktion av fullt utrustade offshorefartyg och konstaterades att kapaciteten så småningom måste byggas upp så att fullt utrustade fartyg kan konstrueras och ett nätverk med leverantörer kan inrättas.

(147) Den planerade produktionsportföljen utgår från antagandet att tillverkningen av containerfartyg till en början bibehålls men att den gradvis kommer att minska fram till 2011 och därefter upphöra. Enligt planen ska portföljen omfatta offshorefartyg och stora C6600-biltransportfartyg. Enligt den gemensamma omstruktureringsplanen kommer de sammanslagna varven efter juni teckna kontrakt för 13 fartyg år 2008 (3 containerfartyg, 5 offshorefartyg och 5 biltransportfartyg), 16 fartyg år 2009 (2 containerfartyg, 8 offshorefartyg och 6 biltransportfartyg), 15 fartyg år 2010 och 2011 (1 containerfartyg, 7 offshorefartyg och 7 biltransportfartyg), 17 fartyg år 2012 (10 offshorefartyg och 7 biltransportfartyg) och 18 fartyg år 2013 och 2014 (14 offshorefartyg och 4 biltransportfartyg). Produktionsplanen ändrades genom

den gemensamma planen från september – mellan 2009 och 2011 skulle 12–13 fartyg byggas per år (5–7 biltransportfartyg och 6 offshorefartyg; orderboken innehåller inga containerfartyg för tiden efter 2008).

(148) I fråga om verksamheten utanför skeppsbyggnad avser ISD Polska att börja producera vindkraftverk och stålstrukturer vid de sammanslagna varven. Enligt planen ska produktionen av vindkraftverk inledas år 2011 (75 enheter), med en ökning till 350 enheter år 2014 (planerad höjd 80 meter).

(149) Enligt planen från juli ökar produktionen av olika stålstrukturer (t.ex. kranarmar, lagerstrukturer, stålstrukturer för byggnadsindustrin och fartygsdelar) från 2 174 ton under 2008 till 13 500 ton från och med 2011 ([20]).

(150) Omstruktureringsplanen från september innehåller detaljer om kunnandet hos ISD Polska (eller andra företag i Donbas-gruppen) inom området för stålstrukturer. Det finns planer på att flytta en del av produktionen från Huta Częstochowa till de sammanslagna varven. I planen sammanfattas resultaten från en marknadsundersökning som gjordes av en oberoende konsult (Roland Berger) som ett led i utvecklandet av stålstruktursegmentet vid Gdansk-varvet efter ISD Polskas förvärv av sitt innehav i början av 2007. Enligt planen förutspås tillväxt inom stålstruktursegmentet i Europa och särskilt i Polen (t.ex. utveckling av infrastruktur med bidrag från strukturfonderna). Denna undersökning har inte översänts till kommissionen.

(151) Septemberplanen innehåller olika prognoser för produktionsvolymen för stålstrukturer, som det framgår av tabell 1 a nedan.

Tabell 1 a

Planerad produktion av stålstrukturer i ton (gemensam omstruktureringsplan från september 2008)

Produkter	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Kranarmar	274	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
Lyftkranar	0	1 100	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Lagerstrukturer	1 500	6 000	16 000	22 400	36 000	36 000	36 000
Stålstrukturer för byggnader	0	1 100	3 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Fartygsdelar	0	1 000	1 450	5 000	13 000	13 000	13 000
Totalt	1 774	11 200	23 950	34 900	56 500	56 500	56 500

b) ***Industriell och operationell omstrukturering***

(152) Den gemensamma omstruktureringsplanen tyder på att båda varvens produktionstillgångar avsevärt har gått ned i kvalitet och ligger på samma nivå som de europeiska varven produktionstillgångar i början av 1990-talet. De planerade investeringarna uppgår till 111 miljoner euro för skeppsbyggnad och 193 miljoner zloty för annat (175 miljoner zloty för vindkraftverk och 18 miljoner zloty för stålstrukturer).

(153) Investeringarna i skeppsbyggnad kommer att genomföras i två överlappande faser mellan 2009 och 2011. De viktigaste investeringarna ([21]) görs i plåtskärning, tillverkningen av plana paneler, en ny rörverkstad och en ny hall för volymsektioner. Dessa investeringar bör tillsammans med de organisatoriska förändringarna leda till en förbättring av produktiviteten från nuvarande 45 mantimmar per kbt till målet på 20 mantimmar per kbt ([22]).

([20]) Produktionen av följande produkter förväntades öka: kranarmar (från 474 ton 2008 till 1 700 ton 2009), lagerstrukturer (från 1 700 ton 2008 till 6 000 ton 2009), stålstrukturer för byggsektorn (från 0 till 3 900 ton 2011), fartygsdelar för andra tillverkare (från 0 till 1 900 ton 2011).

([21]) En detaljerad förteckning över investeringar finns i tabell 42 (s. 138) och diagram 37 (s. 140) i ISD:s gemensamma omstruktureringsplan.

([22]) Diagram 38 (s. 141) i ISD:s gemensamma omstruktureringsplan.

(154) De främsta organisatoriska behoven gäller försäljning (kontrakt), inköp av material och tjänster, designresurser, produktion, humanresurser och informationsteknik.

(155) Enligt den gemensamma omstruktureringsplanen inrättas ett planeringscentrum med ansvar för att produktionen planeras effektivt på de sammanslagna varvens alla organisatoriska nivåer. Syftet med detta centrum är att förbättra planering, schemaläggning, budgetering och kontroll av produktionsprocesserna.

(156) I fråga om kontrakt avser ISD Polska att införa indexklausuler för att skydda varvet från prishöjningar på material och löner genom överföring av risken till redarna. Varvet planerar också att införa ett nytt modellkontrakt. Utdrag från vissa befintliga skeppsbyggnadskontrakt fanns bifogade till den gemensamma omstruktureringsplanen från september för att visa att varvet kan förhandla om indexklausuler som skydd mot fluktuationer i stålpriset.

(157) För att skydda sig mot valutarisker avser varvet att införa den behövliga infrastrukturen efter identifiering av kostnader och intäkter som genererar valutarelaterad risk och definiera tillåtna exponeringsnivåer för risken. Riskhanteringssystemet i den gemensamma omstruktureringsplanen baserar sig på fyra huvudelement – beakta risken när varvets strategi fastställs (definition av risktolerans och riskkontroll), justera organisationsstrukturen, använda informationsteknik och införa olika metoder för att minimera risken (naturlig hedging, indexklausuler i kontrakt och inköp av finansiella produkter såsom valutaoptioner och terminer). I den gemensamma omstruktureringsplanen från september beskrivs de föreslagna valutasäkringsmetoderna i närmare detalj. Planen innehåller tre säkringsinstrument som varvet bör använda, en kvantifiering av orderbokens exponering för valutarisker fram till 2012 och en uppskattning av kostnaderna för dessa säkringsinstrument på den grunden. På grundval av planen kontaktade ISD Polska ett antal banker och dessa begärde tillgång till en lämplig säkringsstrategi för att kunna sammanställa säkringsanbud. Enligt planen skulle denna strategi utarbetas under de sex första månaderna av omstruktureringen.

(158) Inom området produktion är målet att lösa problemet med ineffektiv logistik vid Gdansk-varvet och flaskhalsarna vid Gdynia-varvet. Enligt planen föreslås en uppdelning av arbetet mellan de två anläggningarna och ett nytt materialflödesschema.

(159) I fråga om inköp och hantering av material är det främsta målet att få ned kostnaderna. Omstruktureringsåtgärderna omfattar t.ex. materialinköp på grundval av minst tre anbud, inköpssamarbete med Huta Częstochowa och lagerhantering.

(160) Varvet planerar att anställa och utbilda kvalificerade arbetstagare och modernisera och utöka användningen av IT-teknik.

(161) I fråga om personalpolitiken är målet att lösa problemet med hög omsättning och hög frånvaro. ISD Polska planerar att samarbeta med en lokal rekryteringsbyrå. På intern nivå omfattar planen system för karriärutveckling, införandet av incitamentsrelaterade betalningar (övertidshantering, utvärdering av anställda, frånvarokontroller och betalning enligt utfört arbete, punktlighet och kvaliteten på utfört arbete) och utveckling av en företagsidentitet. Enligt planen måste personalstyrkan minskas från det nuvarande antalet på 8 137 personer (2 651 vid Gdansk-varvet, 4 238 vid Gdynia-varvet och 1 248 vid Gdynia-varvets dotterbolag) till mellan 5 000 och 5 395 personer. Enligt den gemensamma omstruktureringsplanen från september kommer uppsägningarna att ske gradvis från 2009 till 2012. Den uppdaterade planen innehåller en kalkyl av personalomstruktureringens kostnader och verkningar.

(162) Slutligen, i fråga om designverksamheten anges i planen att arbetet vid designavdelningen bör rationaliseras och vara närmare kopplat till produktionsprocessen.

(163) Planen innehåller en kort allmän beskrivning av vad man vill uppnå med dessa organisatoriska omstruktureringsåtgärder. Enligt planen kommer den resulterande produktivitetsförbättringen att uppgå till cirka 12 mantimmar per kbt ([23]).

c) ***Finansiell omstrukturering***

(164) I fråga om finansiell omstrukturering anges i planen att det statliga stöd som anmäldes till kommissionen under den formella granskningens gång (se avsnitt 9 nedan) kommer att genomföras. Planen innehåller också ett kapitaltillskott från staten på 385 miljoner zloty för att täcka offentligrättsliga fordringar och ett antagande om att vissa offentligrättsliga fordringar (särskilt

([23]) Diagram 38 (s. 141) i ISD:s gemensamma omstruktureringsplan.

skulder till socialförsäkringsbyrån ZUS) kommer att kunna återbetalas som delbetalningar och vara återbetalda senast 2018 (de offentligrättsliga skulderna har ett nominellt värde på 418,8 miljoner zloty ([24]), att staten injicerar ett kapital på 250 miljoner zloty för att täcka förväntade förluster för 2008 och att ytterligare 200 miljoner zloty fås från industriutvecklingsbyrån för att finansiera rörelsekapital och slutligen, att staten tar över en potentiell fordran på 308 miljoner zloty som hör samman med pågående tvistemål rörande Gdansk-varvets skatteskulder.

(165) Enligt planen kommer cirka 712 miljoner zloty av omstruktureringskostnaderna att finansieras från företagets framtida kassaflöden.

d) ***Kostnaderna för omstrukturering och det egna bidraget***

(166) Enligt den gemensamma omstruktureringsplanen uppgår Gdynia-varvets omstruktureringskostnader hittills till 936 702 419 zloty, inklusive investeringskostnader på 98 miljoner och skuldsanering på 365 miljoner zloty ([25]). Enligt den gemensamma omstruktureringsplanen har omstruktureringen vid Gdansk-varvet kostat 311 533 500 zloty, inklusive t.ex. investeringskostnader på 23 miljoner zloty och skuldsanering på 48 miljoner zloty ([26]). I den gemensamma omstruktureringsplanen från september ingår inga ändringar av tidigare kostnader men däremot ändringar av de förutspådda omstruktureringskostnaderna för de sammanslagna varven. Kostnaderna omfattar investeringskostnader på 552 miljoner zloty, återbetalning av offentligrättsliga skulder på 892 miljoner zloty ([27]), återbetalning av kommersiella skulder på 889 miljoner zloty, täckning av förväntade förluster för 2008 på 250 miljoner zloty ([28]), återbetalning av potentiella fordringar på 308 miljoner zloty i samband med pågående tvistemål rörande Gdansk-varvets skatteskulder, kostnaderna för rivning av överflödiga produktionstillgångar (slipar) på 42,8 miljoner zloty och kostnader för omstrukturering av personalen på 69 miljoner zloty. De förväntade kostnaderna uppgår till totalt 3 miljarder zloty.

(167) Vid mötet den 30 september föreslog de polska myndigheterna att man vid utvärdering av storleken på det egna bidraget till omstruktureringskostnaderna inte räknar med det faktiska driftsstöd som tidigare har beviljats till varven. De polska myndigheterna föreslog att kommissionen i sin bedömning beaktar de omstruktureringskostnader som uppstod vid tidpunkten då investeraren tog över varvet. ISD Polska blev största aktieinnehavare i Gdansk-varvet den 28 november 2008 och de polska myndigheterna hävdar att omstruktureringskostnaderna som uppstått vid varvet efter det uppgår till 62,5 miljoner zloty. Utifrån att ISD Polska ännu inte äger aktier i Gdynia-varvet bör omstruktureringskostnader som tidigare har uppstått för det varvet inte beaktas. Det betyder att de omstruktureringskostnader som Polen föreslog vid mötet den 30 september skulle uppgå till 3,065 miljarder zloty.

(168) ISD Polska vidhåller att varvets och aktieägarnas eget bidrag till omstruktureringskostnaderna motsvarar det som anges i tabell 1 b nedan, och motsvarar förslagen enligt den gemensamma omstruktureringsplanen från september.

Tabell 1 b

Eget bidrag till omstruktureringskostnaderna enligt den gemensamma omstruktureringsplanen

(i zloty)

		Hävdat tidigare eget bidrag
1.	Gdynia-varvets försäljning av tillgångar	3 783 515
2.	Byte av skuld mot aktier (anställda och privata fordringsägare)	70 740 000
3.	Gdynia-varvets försäljning av finansiella tillgångar mellan den 1 maj 2004 och den 24 juni 2008	72 797 423
4.	Uthyrning av produktionstillgångar – Gdynia	8 335 000

([24]) Tabell 109 som är bifogad till den gemensamma omstruktureringsplanen från september.
([25]) Tabell 13, s. 243 i den gemensamma omstruktureringsplanen.
([26]) Tabell 12, s. 242 i den gemensamma omstruktureringsplanen.
([27]) Inbegripet offentligrättsliga fordringar som skjuts upp och återbetalas i rater.
([28]) Enligt omstruktureringsplanen från september förväntas tillgångarnas nettovärde öka till 250 miljoner zloty. Ökningen täcks med ett kapitaltillskott från staten.

5.	Investeringskostnader 2004–2007 – Gdynia	98 044 000
6.	ISD:s köp av aktier	35 875 059
7.	Investeringskostnader 2004–2007 – Gdansk	22 238 900
8.	Uthyrning av produktionstillgångar – Gdansk	14 700 000
9.	Omstruktureringslån från Bank Nord/LB	20 000 000
10.	Lån från ISD	2 000 000
	Hävdat framtida eget bidrag	
11.	Kapitalökning från ISD	305 000 000
12.	Kapitalökning från ISD	100 000 000
13.	Försäljning av tillgångar	240 000 000
14.	Lån för rörelsekapital	280 000 000
15.	Investeringslån för produktion annan än skeppsbyggnad	185 000 000
16.	Rörelsekapitallån för produktion annan än skeppsbyggnad	45 000 000
17.	Inköp av aktier från industriutvecklingsbyrån [1]	69 560 400

[1] Enligt ett avtal mellan industriutvecklingsbyrån och ISD Polska med datum den 31 oktober 2007, ändrat den 8 juli 2008, har industriutvecklingsbyrån lagt en option som berättigar den till försäljning av sina återstående aktier i Gdansk-varvet efter den 31 oktober 2011.

(169) Enligt de förklaringar som Polen har lämnat om den gemensamma omstruktureringsplanen från den 7 juli 2008 och den gemensamma omstruktureringsplanen från september är de externa finansieringskällor som förtecknas under punkterna 14–16 för närvarande inte kända.

(170) ISD Polska förväntar sig att få ett rörelsekapitallån på 280 miljoner zloty år 2012 och bedömer detta antagande som realistiskt med tanke på det gynnsamma förhållandet mellan skuld och EBITDA (resultat före räntor, skatt, avskrivningar och amorteringar) som förväntas för 2012.

(171) Vad gäller lån för produktion annan än skeppsbyggnad (vindkraftverk, punkterna 15–16), avser ISD Polska att etablera ett särskilt dotterbolag till de sammanslagna varven för produktionen av vindkraftverk och förväntar sig att denna verksamhet attraherar utomstående kapital. Den gemensamma omstruktureringsplanen från september innehåller ytterligare information om investeringslånet för vindkraftverksprojektet (punkt 15). Den inbegriper en sammanfattning av vindkraftverksprojektet för översändning till flera banker för övervägande. Två intresseförklaringar rörande detta projekt, från Kredyt Bank (KBC) och Fortis Bank av den 4 augusti respektive den 4 september 2008, fanns bifogade till omstruktureringsplanen. Fortis Bank hävdar att det är allmänt känt att den är intresserad i projekt som gäller förnybar energi. Den konstaterar att ISD:s vindkraftverksprojekt verkar vara mycket intressant och att den välkomnar närmare diskussioner om särskilda frågor. Kredyt Bank bekräftar att den är intresserad av att finansiera projekt rörande förnybar energi. Banken lämnar en förteckning över de analyser som måste genomföras innan banken tar upp en låneansökan för prövning – en utvärdering av affärsplanen och den finansiella modellen baserad på faktiska antaganden som speglar marknadslagarna, en utvärdering av projektets lönsamhet och dess känslighet för faktorer såsom materialpriser och valutakurser, en utvärdering av befintliga leveranskontrakt och resultatet av pågående administrativa förfaranden rörande rättslig status för den mark på vilken projektet är avsett att genomföras.

(172) Genom en skrivelse av den 8 juli 2008 lämnade Polen en förteckning över finansiella tillgångar och produktionstillgångar som ISD Polska avsåg att sälja för att få in intäkter på 189 miljoner zloty. I den gemensamma omstruktureringsplanen från september korrigeras denna siffra till 240 miljoner zloty. Den största skillnaden ligger i uppskattningen av huvudkomponenten i avyttringarna, nämligen försäljningen av mark som för närvarande

upptas av de tre sliparna vid Gdansk-varvet. I omstruktureringsplanen från juni görs en uppskattning av nettointäkten från försäljningen (försäljningspris minus kostnaderna för att förbereda marken för försäljning), medan det i septemberplanen görs en uppskattning av det nominella värdet för intäkterna från försäljningen och förberedelserna av marken införlivas i uppskattningen av omstruktureringskostnaderna. En oberoende utvärdering av marken fanns bifogad till septemberplanen. Enligt denna utvärdering anges inte markens aktuella marknadspris utan en uppskattning av markens värde för en investerare som köper den för utvecklingsändamål (bostäder, kontorsbyggnader).

(173) Polen förklarade att sliparna vid Gdansk-varvet och den omgivande marken för närvarande ägs av företaget Synergia 99. Gdynia-varvet är en av aktieägarna i Synergia och har enligt aktieägaravtalet rätt att förvärva sliparna och omgivande mark om Synergia avvecklas. Enligt informationen från Polen är uppdelningen av Synergias tillgångar mellan aktieägarna beroende av förloppet för pågående administrativa förfaranden för att fastställa gränserna för hamnen i Gdansk.

(174) Enligt den gemensamma omstruktureringsplanen från september berör de pågående administrativa förfarandena inte marken vid sliparna, och det finns ett intygande från Synergia 99 av den 28 augusti 2008 om att företaget kommer att anhålla om att de behöriga myndigheterna utesluter marken som sliparna är belägna på från hamnområdet.

(175) I septemberplanen redogörs också för arrangemangen för avvecklingen av Synergia 99 enligt det som företagets aktieägare har avtalat. Avvecklingen kommer att ske i två faser. Vid den första fasen delas Synergia 99 upp i två företag som vart för sig tar över öronmärkta tillgångar från Synergia 99, och vid den andra fasen blir Gdynia-varvet enda ägare av företaget som har förvärvat marken där sliparna är belägna. Enligt planen ska den första fasen genomföras vid ett möte mellan Synergias aktieägare den 15 oktober 2008. Den planerade uppdelningen är dock beroende av hur hamngränserna ändras. Aktieägaravtalet om arrangemangen för att avveckla Synergia 99 är tidsbegränsat.

(176) Enligt Gdynia-varvets balansräkning uppgår varvets innehav i Synergia 99 till 40 miljoner zloty. Enligt gemensamma omstruktureringsplanen från september ([29]) bekräftade styrelsen för Synergia 99 att det nominella värdet på Synergias tillgångar, som utgör grunden för aktieägaravtalet om uppdelningen av tillgångarna om företaget avvecklas, uppgår till […] (*) miljoner euro och att detta belopp enligt styrelsen återspeglar marknadsvärdet. Enligt styrelsens utlåtande till aktieägarna hade en oberoende sakkunnig bekräftat att marknadsvärdet för marken som sliparna är belägna på vid den tidpunkten uppgick till […] miljoner zloty.

e) ***Finansiella prognoser***

(177) Den gemensamma omstruktureringsplanen från september innehåller reviderade finansiella prognoser. De baserar sig på vissa antaganden rörande inflation (tre månaders WIBOR), valutakursen mellan US-dollar och zloty och materialkostnaderna, som i sin tur baserar sig på uppskattningar gjorda av utomstående sakkunniga. Valutakursen mellan zloty och US-dollar fastställdes i juni till 2,254 för 2008 och 2,32 för 2009, medan valutakursen i septemberplanen på grundval av ett utomstående utlåtande ([30]) fastställdes till 2,32 för hela omstruktureringsperioden. Stålpriset som i juni fastställdes till 1 381 US-dollar per ton för 2008, gick ned till 1 211 US-dollar per ton för 2011 och steg igen till 1 359 US-dollar per ton för 2014. Septemberplanen bygger på högre stålpriser (1 539 US-dollar per ton för 2009, 1 350 US-dollar per ton för 2011 och 1 516 US-dollar per ton för 2014). I den gemensamma omstruktureringsplanen från juni förutsågs att lönerna skulle öka med 7,6 % för 2009, 7 % för 2010, 6 % för 2011 och cirka 5 % efter 2012. I septemberplanen förutspås mindre ökningar, som är 5,8 % för 2009, 5 % för 2010, 4 % för 2011 och 2012 och 3 % per år efter 2012 ([31]). I juniplanen förutspås en inflation på cirka 2,2 %. Enligt septemberplanen kommer inflationen att vara högre, med början från 3,4 % för 2009 ([32]) för att sedan gradvis minska (till 2,5–2,6 % efter 2012) ([33]).

(178) Den främsta ändringen av de finansiella prognoserna i septemberplanen jämfört med juniplanen gäller intäkterna från försäljning av fartyg och verksamhet utanför skeppsbyggnad. I septemberplanen förutspås särskilt väsentligt högre priser för biltransportfartyg, en av de två huvudprodukterna, och denna ändring har kraftig inverkan på prognoserna för resultaträkningen.

([29]) Bilaga 56 till den gemensamma omstruktureringsplanen från september.

(*) Delar av texten har uteslutits för att inte röja konfidentiella uppgifter. Dessa indikeras med tre punkter inom hakparenteser.

([30]) Baserat på Goldman Sachs månadsanalys av global FX från juni 2008.

([31]) Global Insight.

([32]) Europeiska kommissionens ekonomiska prognos våren 2008.

([33]) Global Insight.

(179) Prognosen för den konsoliderade resultaträkningen för verksamhet inom och utanför skeppsbyggnad visar enligt septemberplanen positiva vinstmarginaler från och med 2009 (4,1 % för 2009, 3,1 % för 2010, 7,4 % för 2011 och 6,4 % vid omstruktureringsperiodens slut 2012). Vinstmarginalerna förutspås gå ned till 4,3 % för 2014 (nedgång på marknaden) för att sedan gradvis gå upp till 7,7 % 2017.

(180) Den gemensamma omstruktureringsplanen från juni innehöll en sammanfattning av en känslighetsanalys rörande verkningarna av vissa ändringar i de viktigaste underliggande antagandena om EBITDA och ackumulerad vinst under en tioårsperiod. Särskilt analyseras verkningarna av en uppskrivning med ytterligare 5 groszy för zlotyn och en ytterligare ökning av stålpriser och löner med 5 %. I den gemensamma omstruktureringsplanen från september ingår en ny och utförligare känslighetsanalys som särskilt visar inverkan av en uppskrivning på 5 % av zloty mot US-dollar. I den gemensamma omstruktureringsplanen från september antas att Polen inför euron som valuta år 2013, och därefter påverkas varvets verksamhet inte av fluktuationer i växelkursen mellan zloty och US-dollar. Den nya känslighetsanalysen visar verkningarna av en nedskrivning på 5 % av US-dollar mot euro under 2013–2017 (dvs. efter det att Polen antas ha infört euro).

(181) Enligt de finansiella prognoserna i juniplanen kommer odiskonterad återbetalning (oavsett pengarnas föränderliga värde över tiden) inte att nås förrän under det elfte verksamhetsåret, dvs. 2019. I denna beräkning beaktades endast investerarens ekonomiska åtagande (440 miljoner zloty), vilket betyder att det ackumulerade kassaflödet för den granskade perioden endast jämförs med kapitaltillskottet från investeraren, utan beaktande av det faktum att staten förväntas göra ett betydande kapitaltillskott först. Enligt planen kommer cirka 712 miljoner zloty av omstruktureringskostnaderna att finansieras från företagets framtida kassaflöden.

(182) Den gemensamma omstruktureringsplanen från september innehåller en diskonterad beräkning för återbetalningsperioden som uppgår till tio år. Enligt planen antas också att en stor del av omstruktureringskostnaderna (712 miljoner zloty) ([34]) kommer att täckas av framtida kassaflöden.

([34]) Till exempel det att offentligrättsliga skulder på 400 miljoner zloty som ackumulerats fram till 2008 kommer att återbetalas med ytterligare kassaflöden som genereras under 2012–2018.

7. *PSC:S OMSTRUKTURERINGSPLAN*

(183) PSC etablerades i Polen år 2007 i syfte att förvärva Gdynia-varvet. PSC tillhör två företag, Marine Co och Maritim Shipyard, som kontrolleras av den polska affärsmannen Janusz Baran. De två företagen har varit verksamma sedan 1990-talet i Gdynia, Gdansk och Szczecin inom skepps- och båtbyggnad och som underleverantör för större varv, främst i Tyskland, Norge, Nederländerna och Frankrike, till vilka företagen har levererat block och sektioner och tillhandahållit tjänster. Gruppen har som helhet 1 500 anställda.

a) ***Försäljningsstrategi***

(184) I fråga om marknadsstrategi utgår planen från att företaget koncentrerar sig på containerfartyg, biltransportfartyg och gastankfartyg och att upp till tio PSV-fartyg tillverkas per år. Likaså antas att varvet i framtiden kommer att tillverka tolv fartyg per år, vilket motsvarar varvets kapacitet efter stängningen av den mindre dockan. I avsnittet om framtida tillverkning antas att antalet tillverkade fartyg kommer att öka (från 6 under 2008 till 12 under 2009, 17 under 2010 och 21 under 2012). Enligt den bifogade finansiella modellen, som tydligen har använts som grund för uppskattning av de finansiella prognoserna, antas också att tillverkningen kommer att öka till 21 fartyg under 2012.

(185) Enligt planen förutspås också diversifiering av verksamheten och uppförandet av en containerterminal inom varvets aktuella gränser. Enligt planen skulle varvet efter kapacitetsminskningen ha en oanvänd kustremsa där man kunde uppföra en containerterminal med kapacitet för 150 000 TEU-enheter per år.

b) ***Industriell och operationell omstrukturering***

(186) De huvudsakliga omstruktureringsåtgärder som föreslås är industriell omstrukturering via ett investeringsprogram för ökning av produktiviteten, minskning av kostnaderna och förkortning av produktionscykeln. Den uppskattade kostnaden för investeringsprogrammet för skeppsbyggnad uppgår till 80 625 000 euro. Det finns även 50 miljoner zloty (cirka 15 miljoner euro) avsatta för investering i en containerterminal. Detta innebär att de totala investeringskostnaderna uppgår till 95,6 miljoner euro. Enligt en annan del av omstruktureringsplanen uppskattas dock de totala investeringarna till 131 miljoner euro (443 miljoner zloty). Skillnaden mellan dessa två uppskattningar förklaras inte i planen. Enligt planen bör genomförandet av dessa åtgärder sänka kostnaderna per fartyg med 25 % över den berörda femårsperioden.

(187) I planen anges också införandet av ett integrerat IT-system för hantering av alla områden av varvets verksamhet – design, leveranser, lager, stålbearbetning, planering, produktionsövervakning och redovisning.

(188) Enligt planen kommer den aktuella personalstyrkan att bibehållas eller minskas med 650 personer. Det framgår inte klart vilka faktorer som kan inverka på valet av det ena eller det andra alternativet. Enligt planen kommer ett incitamentsbaserat ersättningssystem att genomföras.

(189) I fråga om ett av varvets största problem – utsattheten för valutafluktuationer och stigande stålpriser – föreslås i planen indexklausuler för kontrakten och s.k. naturlig hedging (kostnaderna betalas i samma valuta som intäkterna).

(190) Planen utgår också från att fartygsfinansieringen säkras genom förskottsbetalningar som garanteras av exportkreditorganet för en premie som är förmånligare än den normala premien för företag med sund ekonomi, och överbryggningslån som garanteras av staten.

c) ***Finansiell omstrukturering***

(191) I fråga om finansiell omstrukturering utgår planen från att befintliga kontrakt kommer att omförhandlas för att minska förväntade förluster. Enligt planen leder omstruktureringen till en prishöjning på 30 % (till den nivå som råder på marknaden) och genererar tilläggsintäkter på 100 miljoner US-dollar.

(192) För att planen ska kunna genomföras måste staten bevilja ytterligare stöd i form av ett kapitaltillskott på 515 miljoner zloty, avskriva och sanera offentligrättsliga skulder till ett belopp på totalt 497 miljoner zloty och täcka varvets alla andra ackumulerade eller potentiella skulder (såsom framtida förluster på befintliga kontrakt eller tvistemål). Till slut anmodar investeraren staten att säkerställa att produktionen under omstruktureringsperioden garanteras av exportkreditorganet för en premie som är förmånligare än den normala premien för företag med sund ekonomi och att staten lämnar garantier för rörelsekapital till ett belopp på 297 miljoner zloty.

d) ***Eget bidrag***

(193) I fråga om det egna bidraget utgår planen från ett kapitaltillskott från investeraren på 500 miljoner zloty för att finansiera investeringarna och täcka förväntade förluster på befintliga kontrakt. Enligt planen föreslås att det egna bidraget till omstruktureringsprocessen också inbegriper intäkterna på 50 miljoner zloty från den planerade försäljningen av tillgångar och intäkter från försäljning av tillgångar som gjordes efter anslutningen (124,5 miljoner zloty). Detta skulle öka det egna bidraget till 675 miljoner zloty. I omstruktureringsplanen anger investeraren dock ett eget bidrag som endast uppgår till 475 miljoner zloty.

e) ***Finansiella prognoser***

(194) De finansiella prognoserna baserar sig på en stabil valutakurs på 3,46 zloty per euro och 2,2 zloty per US-dollar. Prognoserna baserar sig på antagandet om att antalet byggda fartyg ökar till 21 under 2012 och att investeraren faktiskt planerar att öka skeppsbyggnadsverksamheten vid varvet. Försäljningen förväntas uppgå till 1,2 miljarder zloty under 2008 och förväntas öka kontinuerligt och nå upp till 2,6 miljarder zloty fram till 2012 (en ökning med 116 % jämfört med 2008).

8. *KOMPENSATIONSÅTGÄRDER*

(195) Kommissionen antog, i samarbete med sin externa konsult och varvet, nedan beskrivna metod för utvärdering av den kapacitetsminskning som Polen hade föreslagit som kompensationsåtgärd.

(196) För att kompensationsåtgärderna ska vara effektiva måste kapacitetsminskningen vara tillräcklig för att säkerställa att varvets framtida kapacitet efter omstruktureringen är lägre än för närvarande.

(197) Kommissionen gjorde först en bedömning av varvets aktuella tekniska kapacitet och konstaterade att monteringen av fartyg i dockorna utgjorde en av flaskhalsarna i varvets produktionsprocess men att detta problem inte enkelt kan lösas genom outsourcing. Enligt den metod som kommissionen använde och som varken de polska myndigheterna eller varvet hade några invändningar mot, beräknas kapaciteten utifrån monteringstiden i dockan och ett typiskt urval fartyg (eftersom montering av fartyg med olika kbt-värden kan ta lika lång tid).

(198) Den aktuella kapaciteten anges enligt den tid det i verkligheten tar att montera ett fartyg (av en viss typ) i dockorna. Denna tidsåtgång bör återspegla alla aktuella brister i produktionsprocessen, t.ex. låg produktivitet, flaskhalsar, föråldrade tillgångar, ineffektiva produktionsflöden och problem med arbetskraften. De finansiella

begränsningar som påverkar varvet till följd av varvets svåra finansiella situation är den enda faktor som kan användas för att justera monteringstiden. Oregelbunden eller bristande tillgång till rörelsekapital kan leda till allvarliga störningar i produktionsprocessen. Eftersom denna faktor är extern och kännetecknar alla företag i finansiella svårigheter och faktorn inte är kopplad till ineffektivitet från själva företagets sida, utgick kommissionen från att varvets faktiska prestanda kunde justeras genom ett antagande om att det finns enkel tillgång till rörelsekapital.

(199) I uppskattningen av den framtida kapaciteten beaktas den tid som sannolikt krävs för montering av ett fartyg (av en viss typ) i dockan, med antagandet om att varvets produktivitet kan jämföras med ett riktmärke som har satts av andra konkurrenskraftiga varv i Europa. Med andra ord behöver man beakta verkningarna av den nödvändiga moderniseringen av anläggningarna och införandet av optimala arbetsförhållanden (organisation, material, personalstyrka).

(200) Modernisering kan inte undvikas om varvet vill återställa sin långsiktiga lönsamhet. Den tillhörande produktivitetsökningen skulle ge varvet möjlighet att minska insatserna och öka produktionstakten. När olika aspekter av produktionen förbättras kommer kapaciteten, dvs. förmågan att bygga ett visst antal fartyg, att öka. Det bör därför noteras att nedläggningen av vissa anläggningar, t.ex. den föreslagna nedläggningen av SD I-torrdockan vid Gdyniavarvet, helt och hållet kan uppvägas av kapacitetsökningen vid den kvarblivande dockan. För att kompensationsåtgärderna ska tjäna sitt ändamål måste kapacitetsminskningen vara sådan att varvets kapacitet efter avslutad omstrukturering, dvs. efter investeringar och produktivitetsökningar, är lägre än för närvarande. Endast på så sätt kan man samtidigt nå målet med långsiktig lönsamhet (vilket kräver ökad produktivitet) och målet med att snedvridningen av konkurrensen begränsas till ett minimum.

(201) För att säkerställa att aktuell och framtida kapacitet beräknas enligt samma metod, bör samma produktblandning (samma typer av fartyg) användas som grund. Alternativt kan man använda ett ”genomsnittsfartyg” (ett fartyg med genomsnittligt kbt enligt varvets orderbok).

(202) Ursprungligen angav Gdynia-varvet att det hade en teknisk kapacitet på 540 000 kbt. Efter att den ovan nämnda metoden hade förtydligats och överenskommits mellan kommissionen och Gdynia-varvet angav varvet att de tekniska antagandena för beräkning av varvets aktuella kapacitet, med borträkning av de finansiella begränsningarna, bestod av en dockningscykel på tre månader med parallell montering av upp till tre fartyg i olika skeden av färdigställande (delvis användning av *semi-tandem*-metoden i den större SD II-dockan), vilket ger en kapacitet på upp till fjorton fartyg per år. Det hypotetiska urvalet var typiskt för varvet, vilket bekräftades av den befintliga orderboken och den försäljningsstrategi som lades fram i omstruktureringsplanen från 2006. Med ett genomsnittligt kbt-värde på 27 000 per fartyg uppskattades den aktuella kapaciteten utan finansiella begränsningar till 378 000 kbt.

(203) För undersökning av hur de befintliga finansiella begränsningarna inverkade på produktionsprocessen (t.ex. hur många veckor/månader längre produktionscykeln är till följd av fördröjningar i materialförsörjning på grund av bristen på rörelsekapital) och för bedömning av huruvida begränsningarnas inverkan har över- eller underskattats, jämförde kommissionen denna siffra med det bästa resultatet under de senaste åren (12 fartyg med totalt 272 000 kbt under 2002). För det första noterade kommissionen att diskrepansen mellan det bästa resultatet under 2002 och den aktuella tekniska kapaciteten delvis berodde på skillnader i orderböckerna. Varvets aktuella tillverkning gällde fartyg med ett högre kbt-värde. Om varvet hade tillverkat fartyg med ett genomsnittligt kbt-värde på 27 000 under 2002 skulle varvets totala tillverkning ha varit 324 000 kbt. Den återstående skillnaden kan tillskrivas de finansiella begränsningarnas inverkan på produktionsprocessen och den motsvarar cirka två fartyg med ett genomsnittligt kbt-värde, dvs. en skillnad på 14 % som kommissionen anser vara ett rimligt antagande.

(204) Vad beträffar den framtida kapaciteten och under antagandet att båda dockorna används, förklarade varvet att den större SD II-dockan endast kan användas för parallell konstruktion och för *semi-tandem*-metoden där upp till fyra skrov i olika faser av färdigställande kan konstrueras parallellt. På detta sätt skulle varvet kunna bygga 18 fartyg, utifrån en dockningscykel på tre månader ([35]). Utifrån ett genomsnittligt kbt-värde på 27 000 per fartyg skulle varvets framtida kapacitet med båda dockorna vara 486 000 kbt. Varvets framtida kapacitet efter nedläggning av den mindre SD I-dockan skulle vara 12 fartyg eller 324 000 kbt, utifrån ett genomsnittligt kbt-värde på 27 000.

([35]) Varvet bekräftade att dockningscykelns längd inte skulle variera avsevärt, eftersom investeringarna sannolikt skulle ge sänkta kostnader i stället för kortare produktionscykel.

(205) På grundval av dessa siffror konstaterade kommissionen att kapacitetsminskningen efter nedläggning av den mindre SD I-dockan skulle motsvara cirka 14 %. Med beaktande av att varvet i fortsättningen endast skulle ha kvar en enda sjösättningsanläggning, torrdockan SD II, och då varvet med hjälp av en utförlig nollresultatanalys visade att all reduktion av kapaciteten för SD II-torrdockan utöver nedläggningen av SD I-dockan skulle äventyra varvets långsiktiga lönsamhet, slöt kommissionen preliminärt sig till att den nedläggning av SD I-dockan som Polen hade föreslagit skulle vara en tillräcklig kompensationsåtgärd.

(206) ISD Polskas gemensamma omstruktureringsplan innehöll förslag till en alternativ uppsättning kompensationsåtgärder mot bakgrund av den valda affärsstrategin. Planens kompensationsåtgärder inom ramen för granskningen av statligt stöd till Gdansk-varvet och Gdynia-varvet omfattar nedläggningen av tre slipar vid Gdansk-varvet fram till den 31 december 2008 i den mån det är tekniskt, organisatoriskt och rättsligt möjligt att överföra befintlig produktion vid Gdansk-varvet till den mindre dockan vid Gdynia-varvet. Vid mötet den 8 juli 2008 antog ISD Polska att arbetet med att utrusta den mindre dockan vid Gdynia-varvet inte gör det möjligt att lägga ned sliparna före andra halvan 2009. I gemensamma omstruktureringsplanen från september föreslås att nedläggningen av de två sliparna skjuts upp fram till juni 2009 och nedläggningen av den tredje slipen till oktober 2009 ([36]). Dessutom begränsas varvets kapacitet till 400 000 kbt per år för en period på tio år från Polens anslutning till Europeiska unionen, dvs. fram till 2014.

(207) Vid mötet den 30 september underrättade ISD Polska kommissionen om att ISD Polska som en ytterligare kompensationsåtgärd kunde minska sin produktion med ytterligare 360 000 kbt per år för en tioårsperiod från tidpunkten då sliparna läggs ned. Likaså konstaterade ISD Polska att sliparna kunde läggas ned tidigare än vad som anges i omstruktureringsplanen av den 12 september, dvs. sliparna B3 och B5 kunde läggas ned i slutet av april 2009 och slip B1 i slutet av augusti 2009.

(208) Enligt PSC:s omstruktureringsplan säljs den mindre dockan i början av 2009. Den förväntade intäkten på 170 miljoner zloty ger en ökning av varvets rörelsekapital.

([36]) Bilaga 32 till den gemensamma omstruktureringsplanen från september.

9. *STATLIGT STÖD BEVILJAT TILL GDYNIA-VARVET (LÄGET I JUNI 2008)*

(209) Enligt de polska myndigheterna har Gdynia-varvet sedan den 1 maj 2004 mottagit statligt stöd enligt det som anges i tabellerna 1–4.

(210) I tabell 1 visas det stöd som har beviljats mellan den 1 maj 2004, datumet för Polens anslutning till EU, och den 30 juni 2007. Polen anmälde dessa åtgärder genom en skrivelse av den 13 juli 2007. Vissa av dessa åtgärder beskrivs i del B i bilaga I till beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande.

(211) Polen lämnade tilläggsredogörelser rörande omstruktureringen av skulder enligt kapitel 5a. De polska myndigheterna konstaterade att varvet gjorde en överföring till Operator ([37]) av tillgångar för ett värde på minst 45 % av de överförda fordringarna ([38]). Enligt Polen motsvarar stödinslaget därför 55 % av det nominella värdet av de fordringar som överförts till Operator. Det nominella värdet anges i tabell 1 nedan.

(212) Lånen i tabell 1 med statsgaranti beviljades med en räntesats som motsvarade 1 månads LIBOR + 100 räntepunkter och vid tidpunkten då garantierna lämnades uppskattade de polska myndigheterna sannolikheten för betalningsförsummelse till 60–70 %. Statsgarantierna beviljades mot säkerhet i form av en växel som överläts in blanco utfärdad av varvet och en notariell handling genom vilken varvet godtog indrivning av varvets tillgångar upp till 120 % av garantins värde. Staten tog ut en premie som motsvarade 0,4 % av det garanterade beloppet.

(213) I tabell 1 finns också lån som beviljats av Korporacja Polskie Stocznie (nedan kallat *KPS*) för finansiering av varvets behov av rörelsekapital. Polen hävdar i sina framlägganden av den 11 juli 2007 och den 9 januari 2008 att dessa lån inte utgör statligt stöd eftersom den uppburna räntan motsvarade riskbedömningen för det särskilda projekt för vilket lånen ansöktes.

(214) För lånen beviljade 2005–2007 debiterade KPS en ränta som varierade från 9,6 % till 13,46 %, med en genomsnittlig fast räntesats på 10,64 %. Därutöver debiterade KPS en engångsavgift på mellan 0,1 % och 0,4 %. Enligt de polska myndigheterna krävde KPS säkerhet i form av godkännande av indrivning, ett avtal om överlåtelse av fordringar, en växel, en revers eller pantförskrivning av tillgångar ([39]).

([37]) Statsägt företag som genomför omstrukturering av offentligrättsliga skulder enligt kapitel 5a.

([38]) Närmare detaljer om omstruktureringsförfarandet enligt kapitel 5a finns i avsnitt 3.2 i beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande.

([39]) Skrivelse av den 9 februari 2008, s. 15.

(215) KPS grundades 2004 som ett helägt dotterbolag till industriutvecklingsbyrån för att agera som riskkapitalfond för byrån. KPS var ursprungligen avsett att delta i konsolideringen av de tre största varven i Polen, men projektet övergavs 2006. Enligt information från Polen 2006 ([40]) skulle KPS finansieras genom ett kapitaltillskott från industriutvecklingsbyrån, ett bidrag in natura (aktier i utomstående företag) från byrån och ett revolverande banklån som garanterades av byrån, som var särskilt öronmärkt som finansiellt stöd till varven. Enligt den polska regeringens webbplats skulle KPS även stödja varvsverksamheten i Polen genom emittering av obligationer som helt och hållet garanterades av industriutvecklingsbyrån. I dokumentet om en strategi för varvssektorn i Polen 2006–2010 ([41]) bekräftas att KPS skulle generera medel genom att utfärda skuldebrev till ett värde på omkring 100 miljoner US-dollar, som säkrades genom de tillgångar som var öronmärkta för omstruktureringen av varvsindustrin i form av medel som överfördes från staten till industriutvecklingsbyrån.

(216) I tabell 2 visas de åtgärder som kommissionen underrättades om efter den 13 juli 2007 genom skrivelser av den 6 december 2007 och den 12 februari 2008. Åtgärderna bestod av två lån från industriutvecklingsbyrån för att finansiera rörelsekapital (löner och kommersiella skulder). I tabell 2 visas också ett lån som KPS beviljat enligt sitt beslut nr 02/11/2007, som kommissionen underrättades om genom en skrivelse av den 9 januari 2008 ([42]) men kommissionen har inga närmare uppgifter om lånebelopp eller lånetid. KPS debiterade en ränta på 10,5 % och en engångsavgift på 0,1 %.

(217) Mot bakgrund av varvets svåra finansiella situation kan kommissionen inte utesluta att ytterligare statligt stöd av liknande karaktär har beviljats till förmån för Gdynia-varvet.

(218) I tabell 3 visas Gdynia-varvets utestående offentligrättsliga skulder den 30 september 2007. Polen lämnade denna information den 9 januari 2008. I samma skrivelse bekräftade Polen att Gdynia-varvet inte hade skött sina offentligrättsliga skulder regelbundet. Varvet hade återbetalat sina skulder till socialförsäkringsbyrån (ZUS) i den mån det var möjligt i den finansiella situation som varvet befann sig i när skulderna förföll till betalning.

([40]) Skrivelse av den 17 februari 2006, registrerad den 22 februari 2006.

([41]) Dokument om en strategi för varvssektorn i Polen 2006–2010, antaget i augusti 2006, s. 30.

([42]) Tabell 3 på s. 14 i skrivelsen.

(219) Enligt bilaga 1 till skrivelsen från Polen av den 9 januari 2008 uppgick de utestående skulderna till relevanta offentliga organ den 1 maj 2004 till cirka 254 miljoner zloty. Mellan den 1 maj 2005 och den 30 september 2007 uppstod nya skulder på cirka 362 miljoner zloty. Under den tiden hade Gdynia-varvet de facto återbetalt cirka 194 miljoner zloty ([43]). Den 30 september 2007 uppgick de utestående skulderna till cirka 423 miljoner zloty.

(220) Gdynia-varvet planerade att återbetala minst en del av de utestående skulderna med hjälp av statens kapitaltillskott på 515 miljoner zloty, som i sin tur var beroende av ett kapitaltillskott från en privat investerare som hade valts inom ramen för den privatiseringsprocess som beskrivs ovan.

(221) Efter Polens anslutning till EU mottog Gdynia-varvet stöd som enligt Polens bedömning ”hade beviljats för andra ändamål än för omstrukturering” (se tabell 4 nedan). Det handlade om statligt stöd på totalt 412 000 zloty för forskning och utveckling och för utbildning.

(222) Gdynia-varvet har också mottagit stöd utöver det stöd som visas i tabellerna 1–4 nedan.

(223) I sin skrivelse av den 11 juli 2007 ([44]) anmälde Polen ett antal åtgärder som betecknades som ”åtgärder som ska beviljas […] mellan den 1 juli 2007 och slutet av omstruktureringsprocessen”.

(224) Kommissionen noterar framför allt att dessa åtgärder inbegriper en eventuell avskrivning av ränta som upplupit mellan den 1 juli 2003 och den 15 mars 2005 på offentligrättsliga skulder som omstrukturerats enligt kapitel 5a och som totalt uppgick till 6 905 304 zloty. Enligt Polen är frågan huruvida denna ränta ska avskrivas

([43]) Det framgår inte av Polens framläggande om alla betalningar faktiskt var fördröjda. Kommissionen noterar dock varvets allmänna situation, Polens konstaterande om att varvet inte hade kunnat fullgöra sina offentligrättsliga skyldigheter och det faktum att skulderna, i de flesta fall när betalningar faktiskt gjordes, inte återbetalades helt.

([44]) Tabell 3 i bilaga 1.

eller inte föremål för en dispyt mellan Gdynia-varvet och behöriga polska myndigheter vid de nationella domstolarna. Eftersom denna ränta hör samman med de huvudsakliga skulderna som har omstrukturerats enligt kapitel 5a och som visas i tabell 1 nedan anser kommissionen att avskrivningen av räntan också utgör statligt stöd upp till det fulla beloppet ([45]) och att den därför omfattas av detta beslut.

(225) Kommissionen noterar också att tabellen innehåller flera åtgärder som innebär uppskov av betalningar eller avskrivning av offentligrättsliga skulder. Det är inte klart i hur stor utsträckning dessa åtgärder berör de offentligrättsliga skulder som förtecknas i bilaga 1 till skrivelsen från Polen av den 9 januari 2008 (som sammanfattas i tabell 3 nedan).

(226) Det viktigaste är att Gdynia-varvet kunde utnyttja produktionsgarantier från exportkreditorganet (nedan kallade *förskottsbetalningsgarantier* eller *exportkreditorganets garantier*). Praktiskt taget all skeppsbyggnad från och med den 1 maj 2004 finansierades med stöd av dessa garantier. Mellan den 1 maj 2004 och den 12 juni 2008 mottog Gdynia-varvet totalt 108 garantier för ett totalvärde på 3 095 529 638 zloty för fartyg som byggdes vid Gdynia-varvet (inte Gdansk-varvet som tidigare var ett dotterbolag till Gdynia-varvet) ([46]). I sitt framläggande av den 11 juli 2007 underrättade Polen kommissionen om att exportkreditorganet skulle fortsätta bevilja garantier till Gdynia-varvet fram till slutet av 2008.

(227) Ett gemensamt drag inom branschen är att varven i regel inte har tillräckligt med eget rörelsekapital för att konstruera fartyg och är beroende av finansiering utifrån, genom lån (s.k. produktionslån) eller förskottsbetalningar från redarna för finansiering av produktionen. Redarna betalar i regel 80 % av priset i form av förskottsbetalningar som betalas i takt med att vissa produktionssteg slutförs, och 20 % betalas vid leverans. Redarnas deltagande i finansieringen är därför avgörande. Exportkreditorganet beviljade garantier till Gdynia-varvet för att garantera förskottsbetalningarna från redarna mot risken för att varvet inte uppfyller sin skyldighet att leverera fartyget.

(228) Flera framläggganden från Polen rörande funktionen hos exportkreditorganets garantisystem ([47]) tyder på att garantierna beviljades Gdynia-varvet på följande sätt. Först tecknas ett avtal med redaren som typiskt innehåller ett villkor om att varvet inom en viss tidsperiod ordnar garantier för finansiering av produktionen från exportkreditorganet. Exportkreditorganet intygar att det åtar sig att garantera finansieringen av hela fartyget genom att bevilja garantier för förskottsbetalningarna. Därefter aktiverar exportkreditorganet genom individuella avtal garantin för varje enskild förskottsbetalning (i regel fyra). Exportkreditorganets totala risk i det fallet att varvet inte uppfyller sin skyldighet att leverera fartyget uppgår i regel till 80 % av fartygets pris, dvs. totalbeloppet för förskottsbetalningarna från redaren. Denna totalrisk var känd när exportkreditorganet utfärdade sitt intyg om att garantera finansieringen från redaren. Garantin löpte ut vid leverans av fartyget.

(229) Exportkreditorganets verksamhet omfattar olika områden ([48]) och verksamheten är i huvudsak uppdelad mellan kommersiell verksamhet och verksamhet som organet gör för statens del och som garanteras av staten. För den senare nämnda verksamheten hålls ett separat bankkonto i namnet ”Interes Narodowy”. Garantierna till Gdynia-varvet ingår i den del som i sin tur garanteras av staten.

(230) Enligt information från Polen beviljade exportkreditorganet Gdynia-varvet garantier för förskottsbetalningar mot en avgift vars storlek varierade enligt garantibeloppet. Avgiften uppgår till 2 % per år för garantier som inte överskrider 35 miljoner zloty och 1 % per år för garantier över 35 miljoner zloty. Som säkerhet kräver exportkreditorganet överlåtelse av äganderätten till fartyget, fartyget under byggnation och byggnadsmaterialet. Samma villkor bör gälla för garantier som exportkreditorganet beviljar före slutet av omstruktureringsperioden, dvs. före 2012.

(231) Till slut noterar kommissionen att Polen den 3 juni 2008 antog ett beslut om att bevilja Gdynia-varvet ett ytterligare kapitaltillskott på 515 miljoner zloty.

(232) Tabellerna 1–4 och informationen ovan visar att Gdynia-varvet sedan den 1 maj 2004 har mottagit stöd till ett nominellt värde på 5 018 862 443 zloty (cirka 1 434 miljoner euro).

([45]) Skulder som har omstrukturerats enligt kapitel 5a avskrevs efter att långivarens fordringar åtminstone delvis hade återbetalats med intäkterna från försäljningen av varvets tillgångar. Om den utestående räntan ingår i omstruktureringspaketet enligt kapitel 5a kommer den sannolikt att avskrivas endast delvis.

([46]) Polen lämnade en förteckning över dessa garantier genom en skrivelse av den 26 juni 2008.

([47]) Polens svar av den 2 september 2005 på beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande.

([48]) Se också kommissionens beslut av den 18 juli 2007 i ärende N 105/07 (garantisystem för exportkontrakt), sammanfattning i EUT C 214, 13.9.2007. Genom detta beslut godkände kommissionen att det system som exportkreditorganet använder för att bevilja garantier till företag som inte är i finansiella svårigheter inte utgör statligt stöd.

Tabell 1

Statligt stöd som beviljats Gdynia-varvet mellan den 1 maj 2004 och den 30 juni 2007, enligt information från de polska myndigheterna

Stöd nr	Beviljande myndighet	Stödinstrument	Rättslig grund	Besluts- eller avtalsnummer	Datum då stödet beviljades	Ikraftträdande	Period för vilken stödet beviljades	Stödets nominella värde (i zloty)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Staten	Garanti – fartyg nr 8276/1	Lagen av den 8 maj 1997 om juridiska personer (polsk författningssamling 2003/174, punkt 1689, i sin ändrade lydelse)	Ministerdekret nr 198/2004 av den 24.8.2004	24.8.2004	3.9.2004	Fram till 30.3.2006	75 000 000,00
2.	Staten	Garanti – fartyg nr 8276/2		Ministerdekret nr 198/2004 av den 24.8.2004	24.8.2004	3.9.2004	Fram till 11.12.2006	75 000 000,00
3.	Staten	Garanti – fartyg nr 8245/1–4		Ministerdekret nr 213/2004 av den 7.9.2004	7.9.2004	17.9.2004	Fram till 27.2.2007	82 531 200,00
4.	Staten	Garanti – fartyg nr 8148/11 och 8184/14–17		Ministerdekret nr 222/2004 av den 21.9.2004	21.9.2004	1.10.2004	Fram till 15.1.2006	147 662 619,46
5.	Provinsen Pommern	Avskrivning	Lag av den 30.10.2002	Beslut nr UPP/11/3/2005 från ordförande för industriutvecklingsbyrån av den 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Engångs-avskrivning	600 568,04 (*)
6.	Statsfonden för rehabilitering av funktionshindrade personer	Avskrivning		Beslut nr UPP/11/3/2005 från ordförande för industriutvecklingsbyrån av den 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Engångs-avskrivning	5 331 071,54 (*)
7.	Provinsen Pommern	Avskrivning		Beslut nr UPP/11/3/2005 från ordförande för industriutvecklingsbyrån av den 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Engångs-avskrivning	2 414 962,11 (*)
8.	Socialförsäkringsbyrån ZUS	Avskrivning		Beslut nr UPP/11/3/2005 från ordförande för industriutvecklingsbyrån av den 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Engångs-avskrivning	23 048 186,93 (*)

1	2	3	4	5	6	7	8	9
9.	Industriutvecklings-byrån	Kapitaltillskott	Artikel 56 i privatiseringslagen (polsk författningssamling 2002/171, punkt 1397, i sin ändrade lydelse)	Avtal (notariell handling Rep. A nr 3255/2005)	23.6.2005	27.6.2005	Engångs-kapitaltillskott	40 000 000,00
10.	Kommunförbundet	Avtal om återbetalning i rater	Lag av den 30.10.2002	Nr 200364/1/ZR – omstruktureringsavtal av den 22.11.2004	22.11.2004	Månatliga rater som betalas från den 31.12.2004 till den 28.2.2006	Enskild transaktion	419 543,25
11.	Staten	Konstruktionsgaranti för fartyg 8184/21–25	Lagen av den 8 maj 1997 om juridiska personer (polsk författningssamling 2003/174, punkt 1689, i sin ändrade lydelse)	Ministerdekret nr 93/2005	12.4.2005	12.9.2007	Fram till 31.12.2007	97 098 200,00
12.	KPS	Lån	KPS verksamhet enligt stadgarna	Låneavtal nr 1/2/2005	10.2.2005	10.2.2005	8.3.2005	7 500 000,00
13.	KPS	Lån	KPS verksamhet enligt stadgarna	Låneavtal nr 2/4/2005	12.4.2005	20.4.2005	5.5.2005	7 500 000,00
14.	KPS	Lån	KPS verksamhet enligt stadgarna	Låneavtal nr 4/9/2005	21.9.2005	31.10.2005	4.1.2006	14 500 000,00
15.	KPS	Lån	KPS verksamhet enligt stadgarna	Låneavtal nr 2/7/2006	24.7.2006	3.8.2006	29.11.2006	10 000 000,00
16.	KPS	Lån	KPS verksamhet enligt stadgarna	Låneavtal nr 1/4/2006	21.4.2006	26.4.2006	30.7.2007	4 000 000,00
17.	KPS	Lån	KPS verksamhet enligt stadgarna	Låneavtal nr 1/12/2006	5.12.2006	5.12.2006	7.2.2006	5 500 000,00
						11.12.2006		2 300 000,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9
18.	KPS	Lån	KPS verksamhet enligt stadgarna	Låneavtal nr 1/3/2007	20.3.2007	20.3.2007	20.9.2007	6 200 000,00
						29.3.2007		2 000 000,00
						23.4.2007		5 800 000,00
19.	Socialförsäkrings-byrån ZUS	Avtal om återbetal-ning i rater	Fordringsägarens agerande	Har ännu inte beviljats for-mellt men genomförs i prak-tiken		I rater fram till slutet av 2008	I rater fram till slutet av 2008	34 272 360,17
							Totalt	**648 678 711,50**

(*) Skulder som har omstrukturerats enligt kapitel 5a. I tabellen anges det nominella värdet för skulder som har överförts till Operator. Enligt de polska myndigheterna överfördes också tillgångar för minst 45 % av skulderna till Operator.

Tabell 2

Ytterligare statligt stöd som beviljats Gdynia-varvet mellan den 1 juni 2007 och den 15 juli 2008, enligt information från de polska myndigheterna

Nr	Beviljande myndighet	Stödinstrument	Rättslig grund	Besluts- eller avtalsnummer	Datum då stödet beviljades	Ikraftträdande	Period för vilken stödet beviljades	Stödets nominella värde (i zloty)
20.	Industriutveck-lings-byrån	Lån	Artikel 56 i privatiseringslagen (polsk författningssamling 2002/171, punkt 1397, i sin ändrade lydelse)	Låneavtal nr OPP/11/07	4.12.2007	I två rater: 5.12.2007 4.1.2008	Senast den 31.5.2008	40 000 000
21.	Industriutveck-lings-byrån	Lån			5.2.2008			54 000 000
22.	KPS	Lån	KPS verksamhet enligt stadgarna	Låneavtal nr 2/11/2005				?

Tabell 3

Utestående offentligrättsliga skulder den 30 september 2007, enligt information från de polska myndigheterna

	Beviljande myndighet	Skuld	Utestående belopp den 30 september 2007 (i zloty)
23.	Socialförsäkringsbyrån ZUS	Uppskov med premier, betalning i rater maj 2004–september 2007	356 708 912
24.	Statsfonden för rehabilitering av funktionshindrade personer	Uppskov med premier, betalning i rater maj 2004–september 2007	12 192 821
25.	Staden Gdansk	Uppskov med fastighetsskatt, betalning i rater maj 2004–september 2007	50 872 523
26.	Staden Gdansk	Uppskov med markanvändningsavgift, betalning i rater 2005–2007	2 859 684
27.	Provinsen Pommern	Uppskov med miljöavgift, betalning i rater maj 2004–september 2007	361 781
		Totalt	**422 995 722**

Tabell 4

Statligt stöd som beviljats Gdynia-varvet för andra ändamål än omstrukturering, enligt information från de polska myndigheterna

Nr	Beviljande myndighet	Stödinstrument	Ändamål	Rättslig grund	Besluts- eller avtalsnummer	Datum då stödet beviljades	Ikraftträdande	Period för vilken stödet beviljades	Stödets nominella värde (i zloty)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
28.	Industriutvecklingsbyrån	Bidrag	FoU	Projektet är del av Interreg IIIC – Budgetlag 2005 av den 22.12.2004, polsk författningssamling nr 278, 29.12.2004, punkt 2755	Betalningsanvisning nr 05/ERR/2006	30.5.2006	30.5.2006	Engångsbidrag	1 322,19

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
29.	Ministeriet för utbildning och forskning	Bidrag		Dekret av den 31.11.2001 från ordförande för den statliga kommittén för vetenskaplig forskning (polsk författningssamling nr 146, punkt 1642, i sin ändrade lydelse)	EU-projekt G3RD-CT-2002-00822-FASTPOD	26.6.2006	26.6.2006	Engångsbidrag	49 571,98
30.	Ministeriet för utbildning och forskning	Bidrag			Beslut nr 03797/C.ZR6-6/2005	12.12.2005	20.11.2006	Projektet bör slutföras senast den 31.1.2009	279 825,51
31.	Ministeriet för vetenskap och högre utbildning	Bidrag		Lag av den 8.10.2004 om finansiering av vetenskap (polsk författningssamling nr 238, punkt 2390, i sin ändrade lydelse)	Beslut nr 03858/C.ZR8-6/2006	1.9.2006	20.11.2006	Projektet bör slutföras senast den 31.3.2009	36 509,45
32.	Ministeriet för vetenskap och högre utbildning	Bidrag	FoU	Lag av den 12.1.1991 om en statlig kommitté för vetenskaplig forskning (polsk författningssamling nr 33/2001, punkt 389)	Beslut 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.	Polska byrån för företagsutveckling	Bidrag		Dekret av den 16.9.2004 från ekonomi- och arbetsministern om Polens (industriutvecklingsbyrån) beviljande av finansiellt stöd som en del av det operativa programmet Humanresurser 2004–2006 (polsk författningssamling 2007, punkt 2115)	Avtal nr 30/2006/efs/gdy utbildning finansierad av ESF, 20.1.2006	2.2.2006	25.5.2006	Engångsbidrag	4 253,02
34.	Polska byrån för företagsutveckling	Bidrag		Dekret av den 16.9.2004 från ekonomi- och arbetsministern om Polens (industriutvecklingsbyrån) beviljande av finansiellt stöd som en del av det operativa programmet Humanresurser 2004–2006 (polsk författningssamling 2007, punkt 2115)	Avtal nr WSAiB/039	1.2.2007	13.3.2007	Engångsbidrag	2 209,94
								Totalt	**411 598,09**

III. **BEDÖMNING**

1. *KOMMISSIONENS BEHÖRIGHET*

(233) I punkt 3 i bilaga IV till anslutningsfördraget anges den så kallade övergångsordningen. I den finns de rättsliga ramarna för bedömningen av stödordningarna och enskilda stödåtgärder som genomförts i nya medlemsstater före dagen för anslutningen och är fortsatt tillämpliga efter anslutningen.

(234) Stödåtgärder som har genomförts före anslutningen och som inte är tillämpliga efter anslutningen kan inte granskas av kommissionen, varken enligt övergångsordningen eller enligt det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget.

(235) Å andra sidan kan de åtgärder som inte har genomförts förrän efter anslutningen bedömas av kommissionen som anmält stöd eller olagligt stöd i enlighet med det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget.

(236) Det avgörande kriteriet för att fastställa vilket datum en viss åtgärd har genomförts är det juridiskt bindande beslut genom vilket behöriga nationella instanser utlovar stöd ([49]). Huruvida ett administrativt beslut är juridiskt bindande är en fråga för den nationella lagstiftningen. Kommissionen måste dock, särskilt i gränsfall, kunna granska dessa administrativa beslut och bedöma, på grundval av deras form och innehåll, om de enligt polsk lagstiftning skulle kunna ha gett upphov till berättigade förväntningar hos stödmottagarna. Denna befogenhet att granska nationella administrativa beslut är en förutsättning för att kommissionen ska kunna utöva sin exklusiva behörighet att godkänna undantag från det allmänna förbudet mot statligt stöd när det gäller åtgärder som har genomförts i Polen efter den 1 maj 2004.

(237) En åtgärd är tillämplig efter anslutningen om den genomfördes före anslutningen och fortfarande, efter anslutningen, kan ge upphov till beviljande av ytterligare stöd eller en ökning av det stödbelopp som redan har beviljats, dvs. om statens exakta finansiella åtagande inte är känt vid det datum då åtgärden genomfördes och fortfarande inte är känt vid tidpunkten för anslutningen.

(238) I sitt beslut om att inleda ett formellt granskningsförfarande slöt kommissionen sig till, på grundval av information från Polen, att en rad åtgärder som kommissionen hade underrättats om den 29 april 2004 de facto utgjorde nytt stöd, antingen olagligt eller anmält, eftersom det hade beviljats efter den 1 maj 2004, datumet för Polens anslutning till EU. Synpunkterna från Polen och tredje parter efter det att förfarandet hade inletts påverkade inte denna slutsats från kommissionen. Kommissionen vidhåller särskilt att den är behörig att bedöma huruvida åtgärderna enligt del B i bilaga I till beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande är förenliga med den gemensamma marknaden. Kommissionen noterar dock att vissa av dessa åtgärder inte har genomförts (åtgärderna 33 och 34 i del B i bilaga I till beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande).

(239) Nedan anger kommissionen varför den inte kan godkänna de argument som har lagts fram av Polen och berörda parter.

a) ***Omstrukturering av offentligrättsliga skulder enligt kapitel 5a***

(240) Kommissionen är överens med stödmottagaren om att det som ledde till den delvisa avskrivningen av offentligrättsliga skulder enligt kapitel 5a var att ordföranden för industriutvecklingsbyrån utfärdade omstruktureringsbeslutet. Kommissionen kan dock inte godta uppgifterna om att beslutet skulle ha fattats den 19 april 2004, dvs. före anslutningen. Kommissionen redogjorde för skälen till sin ståndpunkt i beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande och varken Polen eller mottagaren har lämnat några ytterligare argument. Kommissionen upprepar att beslutet av den 19 april enbart innebar ett godkännande av omstruktureringsplanen från 2004, inte omstrukturering av offentligrättsliga skulder enligt kapitel 5a. Ordföranden för industriutvecklingsbyrån kunde inte utfärda omstruktureringsbeslutet före anslutningen eftersom han inte, vilket krävs enligt kapitel 5a, hade medgivande från alla offentligrättsliga fordringsägare som berördes av omstruktureringen och från Operator, företaget som tog hand om omstruktureringen ([50]). Kommissionen noterar att ordförande för industriutvecklingsbyrån medgav detta faktum när han i sitt beslut av den 19 april 2004 nämnde att det krävs ett ytterligare beslut för omstrukturering enligt kapitel 5a och kommissionen noterar att han slutligen utfärdade omstruktureringsbesluten den 4 januari 2005, dvs. efter anslutningen.

([49]) Förstainstansrättens dom av den 14 januari 2004 i mål T-109/01 Fleuren Compost mot kommissionen, REG 2004, s. II-00127, punkt 74.

([50]) En utförlig beskrivning av förfarandet enligt kapitel 5a finns i avsnitt 3.2 i beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande

(241) Kommissionen kan inte godta stödmottagarens argument om att överenskommelsen mellan alla offentligrättsliga fordringsägare som berördes av omstruktureringen enligt kapitel 5a av deras fordringar på Gdynia-varvet utgjorde den rättsligt bindande handling som krävs enligt Fleuren Compost-domen. Stödmottagaren hävdade i princip att kapitel 5a inte är en *lex specialis* i förhållande till andra lagar som tillåter omstrukturering av offentligrättsliga skulder och att ordföranden för industriutvecklingsbyrån hade i uppdrag att förvalta och underlätta omstruktureringsprocessen, inte att agera i stället för berörda myndigheter med behörighet för särskilda skulder. Kommissionen noterar att denna tolkning av polsk lag inte stämmer överens med Polens alla framlägganden hittills eller med texten och logiken i själva kapitel 5a. Visserligen, såsom stödmottagaren hävdade, är det enligt lagen av den 30 oktober 2002 inte förbjudet för omstruktureringsmyndigheterna att utfärda avskrivningsbeslut, förutsatt att de har rätt till det på grundval av allmänna bestämmelser. Det som dock gäller är att om de gör det omfattas skulderna inte längre av kapitel 5a med alla de fördelar det medför, och som enligt stödmottagaren är rätten till ett lån från industriutvecklingsbyrån, upphävande av eventuella pågående verkställighetsförfaranden, undantag från konkurs och det att ränta inte löper på utestående belopp.

(242) Kommissionen kan inte godkänna stödmottagarens argument om att ingen ränta löper efter den 30 juni 2006 på de skulder som omstruktureras enligt kapitel 5a. Denna tolkning av polsk lag förkastades av Polen. Dessutom anmälde Polen såsom nytt stöd den planerade (delvisa) avskrivningen av ränta som upplupit efter den 30 juni 2006, så det är uppenbart att denna ränta faktiskt har upplupit.

b) ***Åtgärderna 28–34 i del B i bilaga I till beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande***

(243) Kommissionen kan inte godta Polens argument om att stödet de facto beviljades på grundval av verbala utlåtanden från relevanta beviljande myndigheter vid ett möte som hölls i regeringens arbetsgrupp om omstrukturering av varven i Polen (varvsindustrigruppen). Dessa utlåtanden, om de har förekommit, var endast verbala och det var klart nödvändigt med ytterligare genomförandeåtgärder för att det ska uppstå berättigade förväntningar enligt polsk lagstiftning.

c) ***Kapitaltillskott från industriutvecklingsbyrån***

(244) Stödmottagarens argument om att stödet beviljades före anslutningen eftersom det exakta ekonomiska åtagandet var känt före det datumet har sin grund i ett missförstånd rörande punkt 3 i bilaga IV till anslutningsfördraget. För att en åtgärd ska räknas som tidigare stöd måste den uppfylla två villkor – den måste ha beviljats före anslutningen (dvs. ett lagligen bindande beslut måste ha fattats av behörig beviljande myndighet) och den får inte vara tillämplig efter anslutningen. Dessa två villkor är separata och kumulativa. Mottagarens argument om att statens ekonomiska åtagande var känt före anslutningen hänför sig till det andra av dessa villkor, inte till den tidpunkt då stödet beviljades.

(245) Kommissionen kan inte godta Polens argument om att kravet på att nytecknade aktier ska registreras inom sex månader skulle vara rent formellt. Kommissionen noterar att det i verkligheten var nödvändigt med två separata nya beslut efter sexmånadersperiodens utgång – en ny resolution från bolagsstämman om kapitaltillskottet och själva teckningen. Det verkar som om det enligt polsk affärslagstiftning gäller att ett företags rätt till kapitaltillskott börjar gälla på det datum då resolutionen om att öka kapitalet antas (dvs. den första resolutionen av den 17 februari 2004). Registreringen har att göra med företagets kontakter utåt, inte med företagets förhållande med sina aktieägare. Utebliven registrering har dock också rättsliga verkningar på förhållandet mellan företaget och dess aktieägare: Om registreringen inte görs inom sex månader förverkas resolutionen om att öka företagets kapital och kapitaltillskottet kan inte genomföras. Under sådana omständigheter måste aktieägarna anta en ny resolution för att kapitaltillskott ska vara möjligt. En sådan resolution antogs faktiskt vid bolagsstämman den 4 mars 2005. Det faktum att resolutionen inte antogs enhälligt (tre stora aktieägare röstade emot) visar dock att resolutionen inte kan ses som ett rent formellt krav. Kommissionen noterar också att kapitalet i slutändan tecknades av industriutvecklingsbyrån, inte av staten. Resolutionen av den 17 februari 2004 kan därför inte anses utgöra ett slutligt bindande beslut om att bevilja stödet i form av ett kapitaltillskott förtecknat som åtgärd 32 i del B i bilaga I till beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande.

(246) Slutligen noterar kommissionen att varken Polen eller mottagaren har lämnat invändningar mot kommissionens slutsats om att åtgärderna 19–27 i del B i bilaga I till beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande utgör nytt stöd och därför omfattas av kommissionens behörighet enligt artikel 88 i EG-fördraget.

2. *STATLIGT STÖD ENLIGT ARTIKEL 87.1 I EG-FÖRDRAGET*

2.1 FÖREKOMSTEN AV STÖD

(247) Enligt artikel 87.1 i EG-fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

(248) Kommissionen konstaterar att allt stöd som beskrivs i skälen 209–232 beviljades av staten eller genom statliga medel och att stödet var selektivt eftersom det beviljades till ett visst företag.

(249) Gdynia-varvet är ett av Europas största varv och konkurrerar aktivt på containerfartygsmarknaden, särskilt med varv i Tyskland och Danmark, vilket Polen och mottagaren har godtagit, och detta noterades av Danmark och det danska varvsförbundet i deras synpunkter på kommissionens beslut om att inleda ett formellt granskningsförfarande. Containerfartyg utgjorde 26 % av de europeiska varvens orderböcker i slutet av år 2006 ([51]).

(250) Det verkar som om Gdynia-varvet är det enda varvet i EU som tillverkar en viss typ av ro-ro-fartyg, nämligen stora biltransportfartyg. Denna specialisering innebär dock inte att Gdynia-varvet inte skulle delta i konkurrensen, åtminstone potentiellt, med andra varv i EU. Kommissionen noterar att det finns en betydande nivå av utbytbarhet på utbudssidan, åtminstone inom lastfartygssegmentet ([52]), om än dessa fartyg inte tillhör en enskild marknad med tanke på efterfrågestrukturen för olika kategorier av lastfartyg.

(251) Det betyder att andra varv i EU sannolikt inte stöter på betydande hinder när det gäller att inleda produktion av biltransportfartyg, åtminstone inte hinder av teknisk karaktär (produktionsanläggningar, kunnande osv.). De kontinuerliga subventionerna till Gdynia-varvet gjorde det dock möjligt för varvet att teckna kontrakt utan full identifiering av riskerna och försäkring mot dem, och detta kan ha utgjort ett betydande hinder för övriga varv när det gäller inträde på marknaden för biltransportfartyg.

([51]) Årsrapport 2006–2007 från europeiska varvssammanslutningen CESA.

([52]) För passagerarfartyg, inklusive kryssningsfartyg, finns det betydande hinder för inträde på utbudssidan.

(252) Kommissionen noterar att Gdynia-varvet också är verksamt inom andra lastfartygssegment och erbjuder produkter såsom kombifartyg, LPG-fartyg, produkt- och kemikalietankfartyg och bulkfartyg. Som exempel kan nämnas att produkt- och kemikalietankfartyg i slutet av 2006 utgjorde cirka 8 % av de europeiska varvens orderböcker ([53]). Särskilt varven i Tyskland och Rumänien är verksamma inom dessa segment.

(253) På grundval av det ovan anförda sluter kommissionen sig till att det statliga stöd som beviljats Gdynia-varvet påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

(254) Slutligen måste kommissionen avgöra huruvida de åtgärder som beviljats Gdynia-varvet utgör en orättvis fördel för varvet och därigenom snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen. Kommissionen noterar att de polska myndigheterna inte lämnade invändningar mot att de åtgärder som omfattas av detta beslut klassificerades som statligt stöd, med undantag för lånen som beviljades av KPS och garantierna som lämnades av exportkreditorganet, som enligt de polska myndigheterna är förenliga med den marknadsekonomiska investerarprincipen.

(255) Nedan redogör kommissionen först för varför den anser att fortsatt utebliven indrivning av offentligrättsliga skulder inte är förenlig med principen om en normal fordringsägare på marknaden. Därefter gör kommissionen en bedömning av de åtgärder som Polen lämnat invändningar mot. Slutligen beaktar kommissionen de omständigheter som gällde när stödet som omfattas av detta beslut beviljades och stödets inverkan på konkurrensen.

a) ***Fortsatt utebliven indrivning av offentligrättsliga skulder***

(256) Principen om att fortsatt utebliven indrivning av offentligrättsliga skulder i sig kan utgöra statligt stöd har fastställts i rättspraxis ([54]). Informationen från de polska

([53]) Årsrapport 2006–2007 från europeiska varvssammanslutningen CESA.

([54]) Generaladvokat Jacobs yttrande i mål C-256/97 DM Transport, REG 1999, s. I-3915, mål C-480/98 Spanien mot kommissionen, REG 2000, s. I-8717.

myndigheterna ([55]) indikerar klart att Gdynia-varvet har betydande eftersläpningar med offentligrättsliga skulder från så långt tillbaka som 2004. Varvet har endast oregelbundet återbetalat sina offentligrättsliga skulder och den utestående skulden har fortsatt skjutits upp, högst sannolikt utan formellt beslut från relevanta offentliga fordringsägare, eller har lagts om. Polen förklarade att stödmottagaren hade för avsikt att återbetala de offentligrättsliga skulder som var utestående den 30 september 2007 (443 miljoner zloty) med hjälp av kapitaltillskottet från staten efter privatiseringen av varvet. Eftersom det var osäkert om och när detta skulle inträffa, betyder varvets avsikt i praktiken att de offentligrättsliga skulderna fick uppskov på obegränsad eller obestämd tid och endast återbetalades sporadiskt när varvets kassaflöde gav möjlighet till det. Kommissionen anser att ingen fordringsägare på marknaden skulle godkänna en sådan obegränsad uppskjutning som är beroende av en oviss privatisering och rekapitalisering från staten (som utgör tvivelaktigt statligt stöd och tvivelaktig förenlighet med den gemensamma marknaden). Det finns dessutom inget som tyder på att de relevanta offentliga fordringsägarna skulle ha vidtagit åtgärder för att driva in sina offentligrättsliga fordringar av Gdynia-varvet, genom tvångsindrivning eller konkurslagstiftning. Kommissionen sluter sig därför till att fortsatt utebliven indrivning av offentligrättsliga skulder medför en fördel som stödmottagaren inte skulle ha fått från en fordringsägare på marknaden och att den därför utgör statligt stöd som motsvarar ett (räntefritt) lån.

b) ***Åtgärder som enligt Polen omfattas av principen om en privat investerare***

KPS-lån

(257) Kommissionen kan inte godta Polens argument om att stödet i form av lån till rörelsekapital inte hade inslag av statligt stöd. Kommissionen noterar att den räntesats som KPS debiterade låg cirka 400 räntepunkter ovanför referensräntan. Likaså noterar kommissionen att Gdynia-varvet under flera år har befunnit sig i en mycket svår finansiell situation, med skulder som betydligt överstiger tillgångarna. Gdynia-varvet har inte lyckats få finansiering för sin produktion från någon annan utomstående källa. Varvets rörelsekapital finansierades genom förskottsbetalningar som i sin helhet täcktes av garantier från exportkreditorganet, lån som i sin helhet täcktes av garantier från staten och lån från KPS. Den ränta som KPS debiterade ser inte ut att korrekt återspegla den risk som ingår. Även om KPS krävde säkerheter, är säkerheternas värde tvivelaktigt och man bör komma ihåg att exportkreditorganet och staten krävde liknande säkerheter och att det, med tanke på Gdynia-varvets förhållande mellan tillgångar och skulder, verkar sannolikt att KPS inte kunde få första rangens säkerheter på varvets tillgångar. Polen har hur som helst inte tillhandahållit utförlig information som skulle göra det möjligt för kommissionen att fastställa det faktiska värdet på de säkerheter som har krävts.

(258) Det finns dessutom ingen skillnad mellan lån som beviljats av KPS och lån som garanterats av industriutvecklingsbyrån, som äger KPS. Det är svårt att, vilket Polen hävdar, samtidigt anse att lånen som beviljats av industriutvecklingsbyrån utgör statligt stöd medan man anser att lånen som beviljats av dess dotterbolag KPS uppfyller kraven enligt den marknadsekonomiska investerarprincipen.

(259) Kommissionen noterar slutligen att KPS har etablerats som en regeringsunderlydande fond med samhällspolitiska avsikter vars finansiering, eller garantierna för den, helt och hållet kommer från staten via industriutvecklingsbyrån. Enligt dokumentet om en strategi för varvssektorn i Polen 2006–2010, inrättades KPS för att organisera finansieringen av produktionen vid varven fram till att privata investerare tar över. Strategin, som är utformad för såväl ekonomiska som sociala och makroekonomiska syften ([56]), ger KPS olika slags behörigheter tillsammans med industriutvecklingsbyrån, staten och andra behöriga offentliga organ. Det finns en klar finansiell koppling mellan industriutvecklingsbyrån och staten, och KPS agerar närmast som ett instrument för överföring av tillgångar som är öronmärkta i statens budget för varven i Polen, inklusive Gdynia-varvet.

(260) Mot bakgrund av det ovan anförda sluter kommissionen sig till att KPS inte agerade som en investerare på marknaden när KPS beviljade lån för rörelsekapital till Gdynia-varvet. Dessa lån, som förtecknas i tabellerna 1 och 2 i skäl 158, utgör därför statligt stöd.

([55]) Särskilt bilaga 3 till skrivelsen av den 9 januari 2008.

([56]) Dokument om en strategi för varvssektorn i Polen 2006–2010, antaget i augusti 2006, s. 7.

Exportkreditorganets garantier

(261) I sina synpunkter efter att kommissionen antagit beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande hävdade Polen att garantierna som exportkreditorganet hade beviljat Gdynia-varvet inte utgjorde statligt stöd. Kommissionen kan inte godkänna detta argument.

(262) Kommissionen vill för det första påpeka att exportkreditorganets förskottsbetalningsgarantier garanteras av staten och att de relaterade transaktionerna görs till ett separat bankkonto som kallas Interes Narodowy. Om kontots medel inte räcker till kan exportkreditorganet antingen få lån från staten eller utnyttja lånegarantier från staten.

(263) För det andra påminner kommissionen om sitt beslut av den 18 juli 2007 i ärende N 105/07 ([57]) där kommissionen godkänner att den ordning enligt vilken exportkreditorganet genomför sitt program för exportförsäkringar som garanteras av staten inte innehåller inslag av statligt stöd. Programmet täcker för närvarande den typ av produktionsgarantier som Gdynia-varvet har beviljats under de närmaste åren. Kommissionen noterar att programmet uttryckligen utesluter ([58]) företag i finansiella svårigheter i den mening som avses i riktlinjerna om statligt stöd för undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter. Ett av grunddragen i systemet är att garantipremierna fastställs på grundval av en riskbedömning. T.ex. utgör garantipremien för ett företag i högsta riskkategorin [...] % per år för garantier under två år och [...] % per år för garantier längre än två år. Grundpremien är [...] % per år. Som jämförelse kan konstateras att exportkreditorganet beviljade garantierna mot en premie på 2 % per år om garantin inte överskred 35 miljoner zloty och en premie på 1 % per år om garantin överskred detta belopp.

(264) Det är därför uppenbart att Gdynia-varvet inte är berättigat till garantier enligt det ovan beskrivna programmet som kommissionen har godkänt vara fritt från statligt stöd. Av detta följer att garantierna som har beviljats Gdynia-varvet innehåller inslag av statligt stöd.

(265) Det är vidare uppenbart att de garantipremier som har debiterats Gdynia-varvet ligger långt under den grundpremie som används för garantier till företag med sund ekonomi och flera gånger lägre än den premie som debiteras företag som är högriskföretag men som ändå har rätt till garantier enligt det ovan beskrivna programmet. Kommissionen sluter sig till att de garantipremier som tillämpades på Gdynia-varvet inte motsvarar marknadsvärdet och att dessa garantier därför utgör statligt stöd.

(266) För det tredje, enligt kommissionens tillkännagivande om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd i form av garantier ([59]), behöver låntagaren inte vara i finansiella svårigheter för att en individuell statsgaranti inte ska utgöra statligt stöd. Detta är uppenbarligen inte fallet här. Enligt samma tillkännagivande gäller att när låntagaren är i finansiella svårigheter kan garantins stödinslag gå ända upp till det belopp som garantin i fråga täcker.

(267) Slutligen noterar kommissionen att Gdynia-varvet enbart förlitade sig på garantier från exportkreditorganet och från staten, och att det inte lyckades få några garantier på marknaden.

(268) Mot bakgrund av det ovan anförda sluter kommissionen sig till att exportkreditorganet inte agerade som en investerare på marknaden när det beviljade garantier till Gdynia-varvet.

c) ***Snedvridning av konkurrensen till följd av statligt stöd till Gdynia-varvet***

(269) Kommissionen anser att eftersom Gdynia-varvet kunde förlita sig helt och fullt på statligt stöd kunde varvet använda konkurrensbegränsande metoder, såsom prissättning under produktionskostnaderna, utan de följder som detta i regel innebär (eliminering från marknaden).

(270) Dessutom noterar kommissionen att ett av Gdynia-varvet största problem på lång sikt var kontrakt som visade sig vara förlustbringande då zlotyn steg i värde gentemot dollarn (den dominerande valutan inom varvsverksamhet) och stålpriserna steg över hela världen. Dessa externa faktorer identifierades redan i omstruktureringsplanen från 2002 som det huvudsakliga hotet för varvets fortsatta verksamhet, likaså i den ändrade versionen från 2004, i den nya omstruktureringsplanen från 2006 och slutligen vid privatiseringen under 2008.

([57]) Kommissionens beslut av den 18 juli 2007 i ärende N 105/07, garantier för exportavtal, tillkännagivande i EUT C 214, 13.9.2007.

([58]) Artikel 3.1.1 i resolution 111/2006 från kommittén för exportgarantipolitik av den 20 december 2006.

([59]) EGT C 71, 11.3.2001, s. 14.

(271) Trots att varvets ledning var medveten om dessa hot fortsatte varvet att teckna nya kontrakt utan att vidta åtgärder för att minska riskerna. Denna affärsmodell fortsatte under den historiska boomen på varvsmarknaden mellan 2004 och 2008, då priserna steg till rekordnivåer. På detta sätt kunde varvet upprätthålla verksamheten och sysselsättningen, om än med stora förluster på normal fartygsproduktion. Enligt due diligence-rapporten från Amber under första halvan av 2008 är den aktuella orderboken med leveranser planerade för 2008 och 2009 också tyngd av risk för betydande förluster till följd av förlustbringande kontrakt som har tecknats utan riskdämpande åtgärder. Detta har bekräftats av Polen.

(272) På denna grund sluter kommissionen sig till att allt det stöd som har beviljats Gdynia-varvet enligt det som beskrivs i punkt 7 i del II är av sådan karaktär att det snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen på varvsmarknaden.

Slutsats

(273) Kommissionen anser att allt stöd som beviljats Gdynia-varvet är statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget.

2.2 **Polens och tredje parters möjlighet att lämna synpunkter**

(274) Genom sitt beslut av den 1 juni 2005 inledde kommissionen en formell granskning av en rad åtgärder, inklusive skuldsanering (avskrivningar, uppskov, ändringar av betalningstidtabell) som baserade sig på olika rättsliga grunder och berörde olika offentliga fordringsägare, kapitaltillskott, produktionsgarantier från staten och åtgärder för att få in kapital (emission av obligationer och utbyte av skulder mot aktier).

(275) Kommissionen fastställde också tydligt att Polens argument om att förskottsbetalningarna från redarna ska ses som eget bidrag inte kan godkännas. I det sammanhanget uttryckte kommissionen tvivel om huruvida förskottsbetalningsgarantierna från exportkreditorganet utgjorde statligt stöd och meddelade att den kommer att undersöka karaktären hos dessa förskottsbetalningar.

(276) Både Polen och mottagaren lämnade synpunkter, och trots att de i fråga om vissa åtgärder ifrågasatte kommissionens behörighet att bedöma förenligheten, ifrågasatte de inte kommissionens slutsats om att åtgärder som hade beviljats efter Polen anslutning till EU utgjorde nytt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget. Det enda undantaget var karaktären hos garantierna från exportkreditorganet som de hävdade vara fria från stöd. Senare hävdade Polen även att lånen beviljade av KPS inte utgjorde statligt stöd. Kommissionen har bemött de ovan nämnda argumenten från Polen och stödmottagaren.

(277) Medan kommissionens granskning pågick gjordes vid flera tillfällen betydande ändringar av den polska regeringens strategi som majoritetsägare i Gdynia-varvet, vilket framgår av beskrivningen av händelseförloppet ovan. Strategin om att konsolidera varvssektorn hade övergått till en strategi om att separera Gdynia-varvet och Gdansk-varvet och vidare till ett beslut om delvis privatisering av Gdynia-varvet som senare övergick till en strategi om full privatisering. Också för denna strategi är utsikterna tvivelaktiga, mot bakgrund av marknadsaktörernas uppenbara brist på intresse av att köpa varvet.

(278) Som det anges ovan höll kommissionen regelbunden kontakt med de polska myndigheterna som ägare av Gdynia-varvet och med Gdynia-varvet självt. Kommissionen meddelade regelbundet både till Polen och till varvet att alla åtgärder som beviljats varvet med statliga medel sannolikt utgör statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget, med tanke på varvets svåra finansiella situation och frånvaron av extern finansiering som inte innehåller statligt stöd. Kommissionen varnade också om att detta statliga stöd har beviljats i strid med artikel 88.3 i EG-fördraget och att det är oförenligt med den gemensamma marknaden. Kommissionen påpekade också vid flera tillfällen att garantierna från exportkreditorganet till Gdynia-varvet utgjorde statligt stöd.

(279) Vid sin granskning undersökte kommissionen också detaljerna i KPS operationer och karaktären hos de rörelsekapitallån som KPS beviljade varvet. Kommissionen lät Polen förstå att den med all sannolikhet anser att dessa lån utgör statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget.

(280) Slutligen noterade kommissionen vid granskningen att Gdynia-varvet fortfarande ådrog sig offentligrättsliga skulder. Kommissionen granskade information om detta och underrättade Polen (i egenskap av varvets ägare och fordringsägare) att utebliven indrivning av offentligrättsliga skulder eller omstrukturering av skulderna kan utgöra statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget.

3. *STÖDETS FÖRENLIGHET MED DEN GEMENSAMMA MARKNADEN – UNDANTAG ENLIGT ARTIKEL 87.3 I EG-FÖRDRAGET*

(281) Det primära målet med åtgärderna är att bistå ett företag i finansiella svårigheter och hålla det flytande. I sådana fall kan undantagen enligt 87.3 c i EG-fördraget tillämpas förutsatt att relevanta villkor uppfylls. Enligt dessa undantag får statligt stöd beviljas för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter, när stödet inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

(282) Undsättnings- och omstruktureringsstöd till krisföretag regleras för närvarande av gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter ([60]) (nedan kallade *riktlinjerna*), som ersatte den tidigare texten som antagits 1999 ([61]) (nedan kallade *riktlinjerna från 1999*).

(283) Enligt övergångsbestämmelserna i riktlinjerna granskas anmälningar som har registrerats före den 10 oktober 2004 mot bakgrund av de kriterier som var tillämpliga vid anmälningstidpunkten (punkt 103). I det aktuella fallet mottog kommissionen anmälan om vissa av åtgärderna den 29 april 2004 enligt den övergångsordning som fastställs i punkt 3 i bilaga IV till anslutningsfördraget, dvs. när riktlinjerna från 1999 var i kraft. I riktlinjerna fastställs dock också att de tillämpas för bedömning av allt omstruktureringsstöd som har beviljats utan kommissionens godkännande (olagligt stöd) om stödet helt eller delvis har beviljats efter den 1 oktober 2004 (punkt 104 första stycket). Utifrån att nästan alla åtgärder som beskrivs i skälen 209–232 beviljades olagligt efter detta datum sluter kommissionen sig till att riktlinjerna från 2004 är tillämpliga.

(284) Riktlinjerna är tillämpliga på företag i alla sektorer, utom de undantag som förtecknas i punkt 18 i riktlinjerna. I rambestämmelserna för stöd till varvsindustrin ([62]), som är den rättsliga ramen för bedömning av statligt stöd till denna sektor, hänvisas till punkt 12 i riktlinjerna som den relevanta rättsliga grunden för bedömning av undsättnings- och omstruktureringsstöd.

A. STÖD TILL UNDSÄTTNING

(285) Enligt riktlinjerna kan undsättningsstöd beviljas som ett tillfälligt bistånd till företag i finansiella svårigheter för den tid då en omstrukturerings- eller likvidationsplan utarbetas eller för att avhjälpa en akut likviditetskris.

(286) Kommissionen noterar att det statliga stöd som beviljats Gdynia-varvet varken uppfyller villkoret om tillfällighet, eftersom alla stödåtgärder beviljades för perioder som var mycket längre än de tillåtna sex månaderna, eller villkoret om att det kan krävas tillbaka, eftersom oåterkalleliga åtgärder godkändes, t.ex. kapitaltillskott och skuldavskrivningar som kan jämföras med bidrag.

(287) Kommissionen sluter sig därför till att de åtgärder som förtecknas i skälen 209–232 inte kan anses utgöra undsättningsstöd som är förenligt med den gemensamma marknaden.

B. STÖD TILL OMSTRUKTURERING

(288) Enligt definitionen i punkt 17 i riktlinjerna gäller att omstruktureringsstöd bör grunda sig på en realistisk, enhetlig och omfattande plan som syftar till att återställa ett företags långsiktiga lönsamhet inom en rimlig tid. Omstrukturering inbegriper i regel omstrukturering av alla aspekter av företagets verksamhet, omorganisering och rationalisering av affärsverksamheten inklusive avyttring av förlustbringande verksamhet och finansiell omstrukturering. En omstrukturering som kan dra fördel av statligt stöd kan inte begränsas till ett finansiellt stöd i syfte att överbrygga tidigare förluster utan att frågan om orsakerna till dessa förluster utreds, dvs. utan att en verklig omstrukturering genomförs. Dessutom måste omstrukturering åtminstone delvis finansieras från företagets egna resurser eller från externa resurser som inte innehåller statligt stöd och allt statligt stöd måste begränsas till vad som är nödvändigt för att återställa lönsamheten. Slutligen gäller att kompensationsåtgärder måste vidtas för att lindra stödets snedvridande verkningar.

(289) Med tanke på omstruktureringsstödets mycket snedvridande karaktär anser kommissionen att stöd till företag i svårigheter kan bidra till utvecklingen av näringsverksamheter utan att påverka handeln i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset, under förutsättning av de villkor som läggs fast i riktlinjerna uppfylls.

(290) Nedan analyserar kommissionen huruvida dessa kriterier har uppfyllts.

([60]) EUT C 244, 1.10.2004, s. 2.
([61]) EGT C 288, 9.10.1999, s. 2.
([62]) EUT C 317, 30.12.2003, s. 11.

a) ***Stödberättigande***

(291) För att ett företag ska ha rätt till omstruktureringsstöd måste det kunna kategoriseras som ett företag i svårigheter enligt definitionen i riktlinjerna. Kommissionen anser att Gdynia-varvets finansiella situation åtminstone sedan 2002 har karakteriserats av fortsatt likviditetsbrist och insolvens, ökande förluster och negativt värde på tillgångarna (mera skulder än tillgångar). Gdynia-varvet är därför ett företag i svårigheter enligt det som avses i riktlinjerna.

b) ***Återställning av långsiktig lönsamhet***

(292) Enligt punkt 34 i riktlinjerna måste det vid beviljandet av stöd förutsättas att en omstruktureringsplan genomförs på så sätt att det blir möjligt för företaget att inom en rimlig tid återställa lönsamheten. Återställning av lönsamheten betyder att företaget efter omstruktureringen kan täcka alla sina kostnader och få en tillräcklig avkastning på kapitalet för att kunna konkurrera utan stöd utifrån. Omstruktureringen måste genomföras så snabbt som möjligt.

(293) Kommissionen noterar att den vid sin granskning undersökte två omstruktureringsplaner (2004 och 2006) som hade utarbetats av varvets ledning och som staten (majoritetsägare i företaget) hade godkänt. Kommissionen slöt sig till att de allvarliga tvivel som kommissionen hyste rörande huruvida de två planerna skulle återställa varvets lönsamhet inte hade skingrats. Eftersom omstruktureringsplanen från 2006 hade ersatt omstruktureringsplanen från 2004 redogör kommissionen nedan för skälen till de allvarliga tvivlen rörande omstruktureringsplanen från 2006. Kommissionen noterar dock att denna plan i många hänseenden påminner om omstruktureringsplanen från 2004 och att de tvivel som kommissionen uttryckte i sitt beslut om att inleda ett formellt granskningsförfarande med avseende på omstruktureringsplanen från 2004 till alla delar även gäller omstruktureringsplanen från 2006.

(294) Kommissionen erinrar sig Polens påstående efter att beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande hade antagits, om att omstruktureringsplanen från 2004 utgjorde en sund ekonomisk bas för omstrukturering av varvet. Verkligheten visade att omstruktureringsplanen från 2004 inte var tillräcklig för att återställa varvets lönsamhet och den måste revideras redan år 2006.

(295) Kommissionen noterar att omstruktureringsplanen från 2006 i huvudsak är inriktad på finansiell omstrukturering och att de industriella aspekterna inte tas upp på ett övertygande sätt. Planen innehöll ingen övertygande och långtgående strategi.

(296) Detta framgår särskilt av den föreslagna investeringsstrategin som kunde karakteriseras som en samling av små uppgraderingsprojekt utan den övergripande vision som säkerligen hade behövts för att modernisera anläggningar som till stor del härrörde från 1970-talet. Planen innehåller ingen detaljanalys av produktionsanläggningarnas aktuella status eller deras brister eller identifiering av varvets flaskhalsar. Enligt kommissionens externa konsult är beloppen som är avsedda för investeringar (240 miljoner zloty, 69 miljoner euro) för låga för en verklig modernisering.

(297) För att placera de planerade investeringarna i perspektiv är det också viktigt att beakta prognoserna för årlig värdeminskning för varvets tillgångar och trender för de fasta tillgångarnas värde, enligt uppskattningarna i omstruktureringsplanen från 2006. Värdeminskningen för 2007–2009, dvs. investeringsperioden, uppskattas till 100 miljoner zloty. Av det följer att minst 40 % av de planerade investeringarna på 240 miljoner zloty behövs enbart för att hålla tillgångarna på sin aktuella tekniska nivå och återstående 60 % är den maximala investeringen som är tillgänglig för verklig modernisering. Prognosen för balansräkningen visar en stadig ökning av fasta tillgångar från 246 miljoner zloty 2006 till 361 miljoner zloty 2010. Däremot skulle trenden brytas 2010 och värdet på de fasta tillgångarna skulle igen minska till en nivå på 284 miljoner zloty år 2012 (prognosens sista år).

(298) Mot bakgrund av det ovan anförda anser kommissionen inte att investeringsstrategin är tillräckligt omfattande för att säkerställa verklig modernisering och långsiktig lönsamhet.

(299) Kommissionen noterar också att produktivitetsmålet för 2012 som är 37 mantimmar per kbt visserligen är en förbättring jämfört med dagens situation, men är fortfarande blygsamt jämfört med effektiva europeiska varv som har en produktivitet på cirka 20 mantimmar per kbt.

(300) I planen konstateras att ett av varvets största problem är den höga frånvaron och brist på kvalificerade arbetstagare eftersom de lockas av bättre löner vid andra europeiska varv. Kommissionen anser att de planerade löneökningarna på 10 % under 2006 och 4 % per år från och med 2008 inte räcker för att lösa detta problem.

(301) På grundval av det ovan anförda anser kommissionen inte att den planerade industriella och organisatoriska omstruktureringen är tillräcklig för att återställa varvets långsiktiga lönsamhet.

(302) Vidare noterar kommissionen att varvets prognoser för det finansiella resultatet inte stämmer överens med känslighetsanalysen som baserar sig på ett scenario med nedskrivning av US-dollarn, sjunkande fartygspriser och stigande kostnader för material och löner. Känslighetsanalysen visar att en nedskrivning av US-dollarn med 0,10 zloty per år skulle innebära att lönsamheten inte kan återställas med åtgärderna enligt omstruktureringsplanen från 2006. Kommissionen sluter sig därför till att omstruktureringsplanen från 2006 inte är tillräckligt hållbar ([63]).

(303) Slutligen noterar kommissionen att omstruktureringsåtgärderna enligt planen inte kunde genomföras i brist på en investerare och att det nya kapital som krävdes för att genomföra vad som verkade vara en rätt blygsam omstrukturering var betydande, främst till följd av behovet att genomföra en kostsam finansiell omstrukturering (1,015 miljarder zloty) ([64]). Kommissionen hyste tvivel om huruvida planen baserade sig på realistiska antaganden när det gällde varvets förmåga att locka nytt kapital.

(304) Dessa tvivel bekräftades av det faktiska händelseförloppet i samband med Gdynia-varvets privatiseringsprocess. Som det anges ovan har staten i egenskap av ägare till Gdynia-varvet två gånger försökt få in en privat investerare som är redo att ta över varvet. Inget av privatiseringsförsöken (delvis privatisering 2006 eller försäljning av alla offentligt ägda aktier 2007) lyckades. Kommissionen noterar att privatiseringsförsöken gjordes vid en tidpunkt då varvsmarknaden karakteriserades av en oskådad boom och därmed optimala betingelser för försäljning av varvet. Privatiseringsprocessens negativa resultat kan bara tolkas som en spegling av marknadsaktörernas bristande tilltro till varvets förmåga att återställa den långsiktiga lönsamheten. Det faktum att Amber drog sig ur privatiseringsprocessen efter en ingående due diligence-undersökning bara bekräftar detta ([65]).

(305) Kommissionen noterar de polska myndigheternas förnyade ansträngningar för att få in en privat investerare för Gdynia-varvet efter att Amber dragit sig ur. Fram till att beslutet utfärdades fanns det dock inget som övertygade kommissionen om att det återupptagna privatiseringsförsöket skulle slutföras framgångsrikt inom en kort tidsperiod och enligt riktlinjerna. Som det förklaras ovan är både ISD Polskas och PSC:s omstruktureringsplaner baserade på att varvet beviljas betydande belopp statligt stöd och att varvets lönsamhet kan återställas om det befrias från utestående skulder och förväntade förluster på befintliga avtal.

ISD:s gemensamma omstruktureringsplan

(306) Kommissionen sluter sig till att den gemensamma omstruktureringsplanen inte har visat att Gdynia-varvets lönsamhet kommer att återställas efter sammanslagningen med Gdansk-varvet. Särskilt gäller att kommissionen inte är övertygad om de finansiella prognoserna eller planens hållbarhet. Kommissionen anser att planens omstruktureringsåtgärder inte är tillräckligt omfattande. Även om den reviderade gemensamma omstruktureringsplanen har medfört vissa förbättringar sluter kommissionen sig till att den inte leder till att de sammanslagna varvens lönsamhet återställs. Nedan gör kommissionen en bedömning av omstruktureringsplanen från september som ersatte utkastet till plan från juni och betonar härvid skillnaderna bara när de är relevanta för bedömningen.

(307) Juniplanens antaganden om att avkastning på kapitalet inte nås förrän 2020 och avkastning på investeringarna inte nås förrän 2016 leder kommissionen till slutsatsen om att projektet inte är lönsamt. Dessutom är dessa resultat baserade på odiskonterade belopp – om beloppen diskonteras nås avkastning på kapital och investeringar ännu senare. Septemberplanen tar in en förbättring i det hänseendet eftersom prognoserna i den planen är diskonterade. Enligt planen antas dock att den

([63]) Kommissionen noterar att växelkursen enligt grundscenariot var 3,0 zloty per dollar men att den aktuella växelkursen är 2,2 zloty per dollar.

([64]) Varvets egna kapital 2006 var negativt motsvarande 576 miljoner zloty.

([65]) Enligt Amber visade analysen att varvet inte skulle bli lönsamt efter den omstrukturering som Amber planerade att genomföra.

diskonterade avkastningen på kapital skulle nås 2018, dvs. tio år efter att den nya investeraren kommer in år 2009, vilket fortfarande är för länge och demonstrerar att projektet är riskbelagt. Kommissionen vidhåller därför att planen inte demonstrerar att projektet är lönsamt. Dessutom noterar kommissionen att förbättringen av de finansiella prognoserna inte baserar sig på att man planerat mer omfattande omstruktureringsåtgärder (såsom produktivitetsförbättringar eller kostnadsminskningar) utan på ändringar av de huvudsakliga underliggande finansiella antagandena utan tillräckliga motiveringar för dessa ändringar, vilket förklaras nedan.

(308) I de finansiella prognoserna antas att en stor del av omstruktureringskostnaderna kan täckas med företagets framtida kassaflöden. Kommissionen anser att detta är orealistiskt för ett företag som tidigare har ackumulerat enorma förluster och som kräver en omfattande omstrukturering. Enligt septemberplanen påverkas kassaflödet av gamla fordringar, som har ökat från 592 miljoner zloty till 712 miljoner zloty. Dessutom förfaller en stor del av de offentligrättsliga skulderna (mer än 400 miljoner zloty) till betalning mellan 2012 och 2018, dvs. långt efter den planerade omstruktureringsperioden ([66]). Kommissionen noterar att investeraren har medgett att den förväntade resultatnivån är på gränsen vad vinst beträffar, men investeraren hävdar också att det finns ett ytterligare skäl till varför ISD Polska är intresserat av detta projekt. Investeraren hävdar att varvet kommer att skapa en betydande efterfrågan för ett annat företag i gruppen, nämligen stålverket Huta Częstochowa, och att investeringen i Gdynia-varvet därför är vettig för ISD Polska-gruppen som helhet.

(309) Kommissionen noterar att den gemensamma omstruktureringsplanen baserar sig på ett antagande om att det statliga stödet beviljas inom ramen för privatiseringen för att utjämna varvets balansräkning och täcka förväntade förluster. Planen utgår också från ett antagande om att varvets verksamhet fortsättningsvis finansieras genom garantier som exportkreditorganet beviljar på förmånliga villkor jämfört med de normala villkoren för företag med sund ekonomi. Detta förväntade statliga stöd ingår i de finansiella prognoserna. I den gemensamma omstruktureringsplanen från september anges ingen minskning av ytterligare statligt stöd i denna form. Tvärtom identifierade investeraren en ny potentiell skuld på 308 miljoner zloty i samband med ett skattetvistemål mellan Gdynia-varvet och staten. Investeraren förväntar sig att staten garanterar betalningen av denna skuld om den uppstår.

(310) Kommissionen noterar att varken planen från juni eller den uppdaterade planen från september innehåller en fullt utvecklad affärsplan för tillverkningen av stålstrukturer. Detta är en allvarlig brist eftersom den verksamheten bör generera en omsättning på 300 miljoner zloty i slutet av omstruktureringsperioden, utnyttja det nya varvets betydande kapacitet för stålbearbetning (en ökning från 4 % 2009 till 20 % 2012) och representera cirka 10 % av det nya varvets försäljning.

(311) I septemberplanen hänvisas till en oberoende marknadsundersökning som ser ut att demonstrera att efterfrågan på stålstrukturer i Polen och Europa på det hela taget kommer att öka under de närmaste åren. Undersökningen innehåller dock ingen analys av hur denna tillväxt kan utnyttjas av det nya varvet. Trots att septemberplanen är mer detaljerad rörande stålstrukturverksamheten innehåller den ingen analys av huruvida prognoserna för produktionsvolymer vid det nya varvet är realistiska. Tvärtom innehåller den ytterligare indikationer om att dessa prognoser kan vara orealistiska.

(312) Den aktuella produktionen av stålstrukturer uppgår till 2 000 ton, medan målet är 56 000 ton. Jämfört med juniplanen anges i septemberplanen en fördubbling av produktionen så tidigt som 2010 (24 000 ton mot 12 000 ton i juniplanen) fyra gånger högre produktion från 2012 (56 000 ton mot 13 000 ton i juniplanen). Huta Częstochowa, en av de största stålproducenterna i Polen, tillverkar 100 000 ton stålstrukturer.

(313) ISD Polska presenterar en förteckning över Gdynia-varvets befintliga kontrakt för stålstrukturer, inklusive ett kontrakt för oljelagringsanläggningar för cirka 5 000 ton per år under 2008 och 2009. Enligt planen uppgår volymen för denna särskilda produkt till 16 000 ton fram till 2010 och stiger till 36 000 ton under 2012.

([66]) Till exempel är nettovinsten för år 2014 enligt prognosen 93 miljoner zloty, av vilka 55 miljoner zloty måste användas för återbetalning av gamla offentligrättsliga skulder. Det sista året som dras med omstruktureringskostnader som hör samman med tidigare operationer (ackumulerade offentligrättsliga skulder) är 2018, då 45 miljoner zloty extra kassaflöde måste genereras för det ändamålet.

(314) Det finns ingen marknadsanalys eller prognosrapport som förklarar vinstprognoserna för stålstrukturer (9,5 % för 2010 och därefter cirka 8 %). Kommissionen noterar att den polska stålstruktursektorns lönsamhet enligt uppgifter från den polska statistikbyrån ökade till 6 % för 2006 och förblev på denna nivå under 2007.

(315) På grundval av den tillgängliga informationen sluter kommissionen sig till att stålstrukturverksamheten, som kommer att bilda en integrerad och betydande del av det nya varvets verksamhet, inte baserar sig på en trovärdig analys av det nya varvets konkurrensställning. Marknadsanalysen visar inte att det nya varvets produktionsvolym enligt prognoserna sannolikt skulle absorberas av efterfrågan på marknaden. Planen ger inte belägg för att den baserar sig på realistiska antaganden för stålstruktursegmentet.

(316) I fråga om omstrukturering av kontraktsförfarandena innehåller planen ett antal åtgärder som riktar in sig på de två mest betydande externa orsakerna till varvets aktuella svårigheter (ökande materialkostnader och uppvärderingen av zlotyn). Dessa åtgärder beskrivs nedan. Planen grundar sig i huvudsak på antagandet om möjligheten att införliva indexklausuler i varvskontrakten så att riskerna med valutafluktuationer och materialkostnader åtminstone delvis överförs till redarna. Planen innehåller dock inte något som tyder på att sådana indexklausuler har godtagits eller kommer att godtas av redarna. I septemberplanen fanns viss tilläggsinformation om ämnet, särskilt utdrag ur de två varvens tidigare kontrakt med indexklausuler av denna typ.

(317) Kommissionen har undersökt detta och noterar att de kontrakt som presenteras i planen ursprungligen innehöll indexklausuler om att en ökning av stålpriserna täcks av köparen, men dessa klausuler upphävdes genom ett senare tillägg och ersattes med ett arrangemang där varvet och redaren köper materialet gemensamt och därefter kommer överens om en justering av priset. Arrangemangen för denna prisjustering avtalas i ett senare tilllägg. Detta tillägg har dock inte översänts till kommissionen.

(318) Kommissionen noterar också att dessa kontrakt tecknades och omförhandlades under en period med en topp i efterfrågan (2005 och senare), dvs. eventuella eftergifter från redarens sida berodde på begränsningarna på tillgångssidan. Även om kommissionen är medveten om att förfarandet med indexering till stålpriserna nyligen har utvecklats inom varvsindustrin bör man notera att sådana klausuler inte godtogs tidigare, särskilt inte i svåra tider.

(319) På grundval av den tillgängliga informationen anser kommissionen att planen inte demonstrerar att varvet kommer att kunna teckna kontrakt med indexklausuler. Gdynia-varvets erfarenheter i frågan, som de beskrivs i planen, är enligt kommissionen inte övertygande.

(320) Septemberplanen innehåller i jämförelse med utkastet från juni mer detaljerad information om den planerade hedgingstrategin för att bemöta valutarelaterade risker. Planen demonstrerar dock inte att något av de två varven har använt sådana instrument (inklusive kostnadsfri naturlig hedging), åtminstone inte under de senaste åren ([67]). Även om septemberplanen innehåller en kvantifiering av kostnaderna för och verkningarna av den föreslagna hedgingstrategin, anges inga bevis på att det nya varvet skulle lyckas få sådan hedging på marknaden. Det är å andra sidan klart att bankerna skulle kräva fullt utvecklad hedgingstrategi av investerarna innan de beslutar att erbjuda hedging.

(321) Med tanke på hur viktig denna faktor är för varvets verksamhet kan planen i detta hänseende inte anses vara övertygande. I själva verket tyder känslighetsanalysen på att även om man inför sådana riskdämpande åtgärder, som enligt påstående ska ha inräknats i de finansiella prognoserna, förblir prognoserna känsliga för små ändringar av valutakursen, enligt det som beskrivs nedan. Kommissionen är därför inte övertygad om att den planerade hedgingstrategin är tillräckligt omfattande för att säkerställa varvets långsiktiga lönsamhet.

(322) I fråga om omstrukturering av personalen innehåller planen ingen analys av rationaliseringsbehoven utan endast ett konstaterande om att personalstyrkan måste minskas. I planen anges, men igen utan ytterligare motiveringar, att denna minskning kommer att medföra kostnader på cirka 69 miljoner zloty. I septemberplanen kvantifieras kostnaderna för och verkningarna av omstrukturering av personalen men det finns inga förklaringar eller motiveringar för vad dessa kostnader och verkningar baserar sig på. På denna grund kan kommissionen inte sluta sig till att planen utförligt identifierar orsakerna till och verkningarna av uppsägningar och att kvantifieringen av kostnader och verkningar baserar sig på tillförlitliga antaganden.

(323) I fråga om de finansiella prognoserna noterar kommissionen särskilt de nedan beskrivna svagheterna hos det grundscenario som ISD Polska använde vid utformningen av den finansiella modellen, och kommissionen ifrågasätter trovärdigheten hos dessa prognoser.

([67]) Enligt planen ska valutaklausuler ha använts i två kontrakt men dessa har inte översänts.

(324) För det första innehåller septemberplanen i jämförelse med utkastet från juni antaganden om betydligt högre priser för biltransportfartyg, en av huvudprodukterna vid det nya varvet. Planen baserar sig på prognoserna för de allra första åren för kontrakt som Gdynia-varvet redan har tecknat. Planen innehåller dock inga motiveringar för prognoserna för de efterföljande åren, inte heller några externa prognoser i detta hänseende ([68]).

(325) För det andra verkar antagandet om att lönerna kommer att stiga med cirka 4–6 % per år under omstruktureringsperioden att vara en underskattning med beaktande av den allvarliga bristen på kvalificerad personal, omsättningen och frånvaron och den lönekonkurrens som båda varven har utsatts för från varv utomlands och i Polen. I septemberplanen förutspås ännu lägre löneökningar än i utkastet från juni. Kommissionen noterar att den genomsnittliga bruttolönen i Polen ökade med 11,5 % mellan januari 2007 och januari 2008 ([69]) och ytterligare ökningar förväntas. Olika källor, inklusive de källor som hänvisas till i omstruktureringsplanen från september (såsom Polens nationalbank, OECD, Europeiska kommissionens ekonomiska prognos 2008, Goldman Sachs) förutspår en betydande ökning av lönerna i Polen på medellång sikt och ökande brist på arbetskraft. Denna faktor borde under alla omständigheter ha beaktats i känslighetsanalysen.

(326) För det tredje omfattar grundscenariot ett antagande om att kostnaderna för garantier för rörelsekapital utgör 1,5 %. Denna uppskattning baserar sig på antagandet om att exportkreditorganet beviljar fulla garantier för förskottsbetalningarna och att dessa garantier beviljas till villkor som är förmånligare än för andra garantier som exportkreditorganet beviljar andra (sunda) företag. Om de sammanslagna varven ska få liknande garantier på marknaden, såsom Polen hävdade i sina förtydliganden av den 7 juli 2008, skulle kostnaden för kapital bli betydligt högre än antagandet i grundscenariot ([70]), med direkta negativa verkningar på de finansiella prognoserna.

(327) Mot bakgrund av dessa antaganden innehåller planen inte tillräckligt övertygande bevis för att grundscenariot för de finansiella prognoserna är realistiskt och genomförbart.

([68]) I planen hänvisas till flera externa rapporter som påstås innehålla prisprognoser för fartyg av denna typ. Kommissionen noterar att de inlämnade rapporterna inte innehåller sådana prognoser.

([69]) Enligt den polska centrala statistikbyrån den 15 februari 2008.

([70]) För den typ av garantier som skulle beviljas det nya varvet mot en premie på 1–2 % debiterar exportkreditorganet 4,2 % av det garanterade beloppet när det gäller företag med högre risk för utebliven återbetalning. Planen demonstrerar inte att varvet skulle kunna få garantier av liknande omfattning och till liknande villkor på marknaden.

(328) Dessutom visar inte känslighetsanalysen att planen skulle vara tillräckligt hållbar för att klara av vissa av de huvudsakliga riskfaktorerna som hör samman med varvets verksamhet. Septemberrevisionen av planen visar ingen övertygande förbättring.

(329) Känslighetsanalysen visar att en nedskrivning på 5 % av US-dollarn mot zlotyn skulle leda till en minskning på 35 % av ackumulerad nettovinst under tio år trots att grundscenariot omfattar omstruktureringsåtgärder för att dämpa valutarisken.

(330) En separat analys som bifogats septemberplanen visar att en uppskrivning på 5 % av euron mot US-dollarn mellan 2013 och 2017 (dvs. efter att Polen enligt planerna har infört euro) skulle leda till en minskning på 44 % av den ackumulerade vinsten under tioårsperioden jämfört med grundscenariot.

(331) Kommissionen noterar att om dessa två valutor skrivs upp (en engångsuppskrivning av zlotyn 2009 och en engångsuppskrivning av euron 2013) med 5 % gentemot US-dollarn jämfört med grundscenariot, minskas den ackumulerade vinsten för tioårsperioden med 80 % jämfört med grundscenariot.

(332) Kommissionen sluter sig till att känslighetsanalysen visar att de finansiella prognoserna är känsliga för små ändringar i de underliggande antagandena, särskilt i fråga om valutakursen, som enligt själva planen är en av de viktigaste faktorerna bakom varvets aktuella finansiella svårigheter. På denna grund kan kommissionen inte sluta sig till att den gemensamma omstruktureringsplanen skulle vara tillräckligt hållbar för att säkerställa den långsiktiga lönsamheten för det sammanslagna varvet.

PSC:s omstruktureringsplan

(333) Planen innehåller allvarliga brister i många hänseenden och den får kommissionen att dra slutsatsen om att planen inte demonstrerar att lönsamheten kommer att återställas inom rimlig tid. Omstrukturreringsplanen innehåller allvarliga inkonsekvenser som ger upphov till betydande tvivel om planens genomförbarhet och hållbarhet. Det finns motsägande antaganden rörande marknadsstrategi och varvets produktion och kapacitet i framtiden. Dessutom finns det ingen marknadsanalys för att motivera den valda strategin och visa att den antagna portföljen skulle leda till vinst.

(334) I fråga om den finansiella omstruktureringen uppvisar antagandena rörande kostnaden för kapital, arrangemangen för finansiering av produktionen och antagandena rörande växelkurs allvarliga brister. I planen antas att växelkursen kommer att hållas stabil under hela omstruktureringsperioden på en nivå som är bättre än i nuläget (3,46 zloty per euro och 2,23 zloty per US-dollar mot de aktuella växelkurserna på 3,32 zloty per euro och 2,12 zloty per US-dollar). Dessutom måste antagandet om att varvet genom att omförhandla befintliga kontrakt skulle lyckas öka intäkterna med 30 % och få 100 miljoner US-dollar till, granskas mot bakgrund av det faktum att varvet redan har gjort betydande insatser för att omförhandla befintliga kontrakt och att detta i många fall har lett till att kontrakten har sagts upp. Planen innehåller ingen motivering till antagandet om att vidare omförhandlingar skulle vara möjliga och därför anser kommissionen att planen är orealistisk.

(335) I fråga om omstrukturering av personalen föreslår investeraren två alternativ (bibehålla personalstyrkan på nuvarande nivå eller minska den med 650 anställda) och detta tyder på att investeraren inte har en klar strategi för hur varvets lönsamhet ska återställas. Dessa alternativa antaganden leder också till att de finansiella prognoserna ifrågasätts, eftersom det inte finns någon redogörelse för vilken personalstyrka som har använts för prognoserna.

(336) Planen innehåller inte någon detaljerad förklaring av hur de finansiella prognoserna påverkas av olika omstruktureringsåtgärder, inklusive investeringar och olika åtgärder för kostnadsminskning. Det är med andra ord inte klart vilken koppling som gäller mellan de planerade omstruktureringsåtgärderna och de finansiella prognoserna, särskilt i fråga om produktion och omkostnader. Planen visar t.ex. inte hur den planerade minskningen på 25 % av fartygsproduktionskostnaderna under en femårsperiod kan uppnås. Prognosens trovärdighet undermineras också av motsägelser i fråga om de planerade investeringsnivåerna. Kommissionen är därför inte övertygad om att grundscenariot för de finansiella prognoserna är trovärdigt och baserat på realistiska antaganden.

(337) Det finns ingen analys som prövar prognosernas känslighet för riskfaktorer såsom marknadstrender och prisförändringar, materialkostnader, växelkurser, löner osv. Då det inte finns någon detaljerad beskrivning och motivering av de antaganden som ligger bakom de finansiella prognoserna, den finansiella modellen som används för dessa prognoser och för en känslighetsanalys, anser kommissionen att trovärdigheten hos dessa prognoser och planens hållbarhet inte har demonstrerats.

(338) Slutligen noterar kommissionen att investeraren anser att det behövs ytterligare statligt stöd för att omstruktureringsplanen ska kunna genomföras med framgång.

(339) Mot bakgrund av det ovan anförda anser kommissionen att det inte har demonstrerats att PSC:s omstruktureringsplan från juni 2008 leder till att varvets lönsamhet återställs.

Slutsats

(340) Då det inte finns en realistisk och omfattande omstruktureringsplan sluter kommissionen sig till att det stöd som beviljats Gdynia-varvet och som beskrivs i skälen 209–232 är ett rent driftsstöd som inte är förenligt med den gemensamma marknaden i egenskap av omstruktureringsstöd.

c) ***Begränsning av stödet till vad som är nödvändigt***

(341) Enligt punkt 43 i riktlinjerna måste stödet begränsas till vad som är nödvändigt, dvs. till de kostnader som krävs för att genomföra omstruktureringen. Stödmottagaren förväntas komma med ett betydande bidrag till finansieringen av omstruktureringen via egna medel eller extern finansiering till marknadspris. Ett sådant bidrag demonstrerar marknadens tilltro till att företagets lönsamhet kan återställas och säkerställer att det statliga stödet begränsas till vad som är nödvändigt. I fråga om stora företag såsom Gdynia-varvet bör det egna bidraget uppgå till minst 50 % av omstruktureringskostnaderna. Det egna bidraget måste vara verkligt, vilket utesluter förväntade vinster och framtida kassaflöden (punkt 43 i riktlinjerna).

(342) Kommissionen gjorde en bedömning av huruvida omstruktureringsplanen från 2006 uppfyller detta kriterium och slöt sig till att den inte gjorde det, av två orsaker. Planen var för det första baserad på kontinuerlig statlig finansiering i form av garantier, kapitaltillskott och skuldavskrivningar och planen demonstrerade inte att denna nivå av statligt stöd var nödvändig för att återställa varvets lönsamhet (särskilt varför det inte gick att genomföra alternativa omstruktureringsstrategier som skulle ha krävt en lägre insats från staten). För det andra var det egna bidraget mycket begränsat och inträde av en investerare som kunde tillhandahålla extern finansiering

till marknadspriser var enbart en potentiell framtida händelse. Det egna bidraget kunde ha omfattat åtgärder såsom ledningens deltagande i en ökning av aktiekapitalet, utbyte av skulder mot aktier med privata fordringsägare och försäljning av tillgångar. Dessa åtgärder skulle sammantaget ha bidragit med cirka 127 miljoner zloty till företagets omstrukturering. Med beaktande av statens betydande insats gäller dock att även om dessa åtgärder skulle ha godkänts som eget bidrag enligt riktlinjerna, skulle bidraget inte ha varit betydande.

(343) Kommissionen granskade också situationen vid varvet under de senaste åren, åtskilt från omstruktureringsplanen från 2006 som när allt kommer omkring inte hade genomförts.

(344) För det första visar beskrivningen ovan rörande situationen vid Gdynia-varvet att varvet i praktiken inte har lyckats få någon extern finansiering för omstruktureringen. Det finns få tecken på externt deltagande på marknadsvillkor i varvets verksamhet.

(345) Varvet lyckades förhandla fram en viss omstrukturering av sina kommersiella skulder, särskilt i det omstruktureringsavtal som slöts i juli 2003 ([71]) och som gällde skulder på cirka 424 miljoner zloty och utbyte av skulder mot aktier med kommersiella fordringsägare på cirka 70 miljoner zloty. Samtidigt står dock Gdynia-varvet inför ett stort antal indrivningsförfaranden och tvistemål. Kommissionen noterar också att värdet på offentligrättsliga skulder den 30 september 2007 uppgick till 423 miljoner zloty. Kommissionen anser att omstruktureringsavtalet från 2003 endast kan ses som eget bidrag om de berörda fordringsägarna godtar en längre återbetalningsperiod än normalt. I ett sådant fall skulle företaget få tilläggsresurser för omstruktureringen, och förlängningen av återbetalningsfristen skulle vara ett tecken på att marknaden ansåg det vara möjligt att återställa varvets lönsamhet. Samma gäller för utbyte av skulder mot aktier. Men även om omstruktureringsavtalet skulle kunna anses utgöra eget bidrag, konstaterar kommissionen dock att detta bidrag klart inte vore tillräckligt enligt riktlinjerna. De omstrukturerade kommersiella skulderna är lika stora som de offentligrättsliga skulder som inte har drivits in. Varvet borde nämligen uppenbart också bära andra omstruktureringskostnader än kostnaderna för omstrukturering av skulder.

([71]) Cirka 470 kommersiella fordringsägare, bland dem sannolikt vissa offentligt ägda företag, gick med på att skriva av räntor och andra kostnader och lägga om sina fordringar över en period på två till fyra år. Avtalet gällde skulder på cirka 424 miljoner zloty.

(346) Polen och stödmottagaren hävdade efter att den formella granskningen hade inletts att förskottsbetalningar från redarna bör ses som eget bidrag. Kommissionen kan inte godkänna detta argument. Enligt riktlinjerna får det egna bidraget inte innehålla något stöd, vilket inte är fallet om det exempelvis rör sig om ett lån med offentliga garantier med inslag av stöd (fotnot 1 till punkt 44 i riktlinjerna). Förskottsbetalningarna beviljades fulla garantier från exportkreditorganet, vilket kommissionen betraktar som statligt stöd (se ovan). Förskottsbetalningar från redarna kan därför inte anses utgöra extern finansiering till marknadspris. Av detta följer att det inte går att godta Polens ursprungliga argument om att stödnivån uppgick till 31 %, baserat på antagandet om att förskottsbetalningarna som beviljades garantier från exportkreditorganet utgjorde eget bidrag.

(347) Kommissionen noterar också att Ray Car Carriers blev aktieägare i Gdynia-varvet genom utbyte av skulder mot aktier och därmed inte bidrog till omstruktureringskostnaderna.

ISD:s gemensamma omstruktureringsplan

(348) När kommissionen beaktade de förväntade omstruktureringskostnaderna på 3 miljarder zloty och jämförde dem med de förväntade finansieringskällorna noterade kommissionen att planen hade ett finansieringsgap enligt det som visas i tabell 5 nedan. Rörelsekapitallånen på 280 miljoner zloty (punkt 14 i tabell 1 b) och 45 miljoner zloty (punkt 16 i tabell 1 b) och rörelsekapitallånen på 250–350 miljoner zloty från staten kan självfallet inte ingå här, eftersom dessa är öronmärkta för finansieringen av rörelsekapital som inte ingick i omstruktureringskostnaderna. Samma gäller för kapitaltillskottet från exportkreditorganet (200 miljoner zloty). Den utestående betalningen för industriutvecklingsbyråns aktier i Gdynia-varvet (punkt 17 i tabell 1 b) kan inte anses utgöra en finansieringskälla för omstrukturering av det nya varvet eftersom det gäller en betalning till industriutvecklingsbyrån, inte till varvet.

Tabell 5

Förväntade finansieringskällor för planerade omstruktureringskostnader (*miljoner zloty*)

(PLN million)

Kapitaltillskott från ISD Polska	405
Investeringslån	185
Försäljning av tillgångar	240
Kapitaltillskott från staten	515
Kapitaltillskott från staten	385
Kapitaltillskott från staten	250
Avskrivning av skatteskulder	308
Totalt	2 288
Planerade omstruktureringskostnader totalt	3 000
Finansieringsgap	712

(349) Med tanke på detta finansieringsgap sluter kommissionen sig till att den gemensamma omstruktureringsplanen inte säkerställer finansieringen av omstruktureringen. Med andra ord visar planen inte hur den planerade omstruktureringen faktiskt kan genomföras, även om varvet beviljas betydande mängder nytt statligt stöd.

(350) I den gemensamma omstruktureringsplanen från september finns vissa tidigare intäkter betecknade som Gdynia-varvets och Gdansk-varvets egna bidrag till sin omstrukturering (tabell 1 b, Hävdat tidigare eget bidrag). Även om några av dessa intäkter (t.ex. vissa försäljningar av tillgångar) kunde ha godkänts som eget bidrag enligt riktlinjerna (faktiskt och fritt från statligt stöd), anser kommissionen, med tanke på de två varvens svåra finansiella situation, att denna tilläggsintäkt användes för att minska förlusterna och inte kunde användas för verklig omstrukturering. Även om varvet lyckades genomföra vissa omstruktureringsåtgärder (t.ex. små investeringar) tack vare bl.a. avyttring av tillgångar, anser kommissionen att sådana intäkter inte kan anses vara fria från statligt stöd, eftersom omstruktureringen och varvsverksamheten byggde på en kontinuerlig ackumulering av offentligrättsliga skulder, möjligheten till fortsatt förlustbringande ekonomisk verksamhet och fortsatt statligt stöd.

(351) Med tanke på varvets finansiella situation är det under alla omständigheter klart att alla tidigare intäkter från varvets egna resurser eller externa resurser har använts för att finansiera varvets tidigare verksamhet.

(352) Dessutom kan kommissionen inte godkänna de nedan beskrivna delarna av det påstådda planerade egna bidraget.

(353) För det första och som det konstateras ovan, var rörelsekapitallånen på 280 miljoner zloty (punkt 14 i tabell 1 b) inte öronmärkta för att täcka någon del av de planerade omstruktureringskostnaderna som beskrivs ovan, utan var särskilt avsedda att finansiera rörelsekapital för pågående produktion. Dessutom kan dessa lån inte anses vara faktiska, utan närmast som potentiella och tidsmässigt avlägsna. Samma gäller för rörelsekapitallånet på 45 miljoner zloty för produktion annan än skeppsbyggnad (punkt 16 i tabell 1 b).

(354) För det andra kan investeringslånet på 185 miljoner zloty för produktion annan än skeppsbyggnad (punkt 15 i tabell 1 b) i detta skede inte anses vara faktiskt och möjligt. Polen förklarade i sitt förtydligande av den 7 juli 2008 att ISD Polska diskuterade med flera banker i syfte att få detta lån. Kommissionen granskade två intresseförklaringar som hade lämnats in tillsammans med omstruktureringsplanen från september.

(355) Kommissionen kan inte på den grunden sluta sig till att planen har demonstrerat att investeringslånet är faktiskt. Planen visade endast att ISD Polska förde diskussioner med två banker, av vilka den ena verkade intresserad av att analysera projektet. Det faktum att ISD Polska inledde arbetet på detta projekt i slutet av 2007, då företaget förvärvade en andel i Gdynia-varvet, och att företaget än så länge inte har lyckats garantera finansiering för det ändamålet är en betydande indikation.

(356) För det tredje noterar kommissionen att septemberplanen innehåller de enskilda komponenterna i försäljningen av tillgångar avsedd att generera ett eget bidrag på 240 miljoner zloty (punkt 13 i tabell 1 b).

(357) Dessutom har varken ISD Polska eller Gdynia-varvet för närvarande rätt att avyttra den viktigaste delen av dessa tillgångar (marken på vilken Gdynia-varvets slipar är belägna). Det finns för närvarande klara hinder av rättslig karaktär (Gdynia-varvets behov av att förvärva äganderätten till denna mark som i grunden är kopplad till avveckling av Synergia 99 där Gdynia-varvet endast är en av aktieägarna, administrativa förfaranden rörande Gdansk-hamnens gränser) och av praktisk karaktär (marken kan inte säljas förrän de tre sliparna har nedmonterats och sannolikt först efter att platsen har sanerats) som hindrar Gdynia-varvet och ISD Polska från att sälja dessa tillgångar. Dessutom, enligt förklaringar från investeraren, kan de förväntade höga intäkterna från markförsäljningen endast fås efter att man har säkerställt att villkoren för bygglov kan ändras ([72]). Det framgår av septemberplanen att Synergia 99 i egenskap av aktuell ägare av marken ännu inte har vidtagit administrativa åtgärder för att utesluta denna mark från hamnområdet. Även om septemberplanen innehåller en detaljerad redogörelse för komponenterna i Synergia 99-projektet beror det faktiska genomförandet på olika faktorer som ligger utom Gdynia-varvets och ISD Polskas kontroll, särskilt ändringarna av hamnområdets gränser. Kommissionen kan därför inte anse att detta påstådda egna bidrag är faktiskt.

(358) ISD har lämnat en oberoende värdering av marken där de tre sliparna är belägna ([…] miljoner zloty).

(359) Kommissionen noterar att Synergia 99:s styrelse har värderat företagets tillgångar till […] miljoner zloty. Eftersom styrelsen utfärdade ett utlåtande om detta när aktieägaravtal skulle tecknas om arrangemangen för uppdelning av tillgångarna i fall att Synergia 99 avvecklas, kan man anta att styrelsen inte underskattade tillgångarnas värde. En oberoende expert som vid den tidpunkten anlitades av styrelsen uppskattade den berörda markens marknadsvärde till […] miljoner zloty.

(360) Mot bakgrund av de stora skillnaderna mellan de två värderingarna som bygger på avvikande antaganden om markens framtida användning, anser kommissionen att antagandet om att marken kommer att användas för exklusiv byggnation är optimistiskt och, då det inte finns konkreta anbud för anskaffning av marken eller mera påtagliga hänvisningar till planer om att återställa området, att antagandet är tämligen orealistiskt. Kommissionen anser att de potentiella intäkterna från försäljning av marken för industriellt bruk eller för byggnation också bör uppskattas, i den mån någotdera scenariot är realistiskt.

(361) Kommissionen noterar också att det uppskattade investeringsvärdet på den mark där de tre sliparna är belägna ([…] miljoner zloty) inte återspeglades i det pris som ISD betalade för aktierna i Gdynia-varvet. Enligt omstruktureringsplanen från september uppgick nettovärdet för Gdynia-varvets tillgångar i slutet av 2007 till [[…] betydande negativt värde] miljoner zloty. Efter det har staten gjort kapitaltillskott på 515 miljoner zloty och 385 miljoner zloty och en ytterligare kapitalisering på 200 miljoner zloty är planerad. Om alla andra delar av balansräkningen förblir oförändrade ([73]) uppgår nettovärdet på varvets tillgångar efter dessa kapitaltillskott till [[…] positivt värde] miljoner zloty, medan ISD Polska betalar ett symboliskt värde för aktierna i Gdynia-varvet. Om marknadsvärdet på den mark där sliparna är belägna hade återspeglats i balansräkningen på ett korrekt sätt skulle tillgångarnas nettovärde vara ännu högre. ISD Polska skulle med andra ord köpa aktierna i Gdynia-varvet till ett pris under marknadsvärdet, dvs. ta emot statligt stöd. Kommissionen anser därför att dessa tillgångar är ”förorenade” med statligt stöd som har beviljats under privatiseringsprocessen och att försäljningen av dem inte kan ses som ett eget bidrag som är fritt från statligt stöd.

(362) I fråga om de övriga tillgångar som för närvarande finns på Gdynia-varvets eller Gdansk-varvets balansräkning öronmärkta för försäljning godtar kommissionen, på grundval av tillgänglig information, att uthyrning eller försäljning av vissa av tillgångarna utgör ett

([72]) Möte med ISD Polska den 8 juli 2008.

([73]) Om det uppstår en ytterligare minskning av tillgångarnas nettovärde under 2008 till följd av förluster (jämfört med 927 miljoner zloty i slutet av 2007), kommer dessa att enligt planen täckas av staten (kapitaltillskott på upp till 250 miljoner zloty).

verkligt och aktuellt eget bidrag, om det finns en underbyggd värdering att tillgå och om uthyrningen eller försäljningen baserar sig på befintliga avtal (försäljning av aktier i Euromedicus, försäljning av aktier i Polskie Linie Lotnicze, hyresavtal med Eurocynk och med CRIST). Dessa avtal representerar ett värde på cirka […] miljoner zloty.

(363) Slutligen och i överensstämmelse med etablerad praxis ([74]) anser kommissionen att framtida kassaflöde inte kan anses utgöra eget bidrag enligt riktlinjerna eftersom det inte representerar ett faktiskt bidrag från företaget eller dess aktieägare till omstruktureringskostnaderna.

(364) Av detta följer att de enda delar som kan anses utgöra eget bidrag är kapitaltillskotten från ISD Polska (totalt 405 miljoner zloty) och intäkterna från försäljning och uthyrning av vissa tillgångar (14 miljoner zloty). Detta egna bidrag motsvarar 14 % ([75]) av de förväntade omstruktureringskostnaderna på 3 miljarder zloty. Utifrån att kommissionen godtar de polska myndigheterna förslag som lades fram vid mötet av den 30 september 2008 om att det egna bidraget bedöms genom en jämförelse med de omstruktureringskostnader som uppstått vid varven från den tidpunkt då investerarna skulle ha tagit över varven, erhålls samma resultat (omstruktureringskostnader på 3,065 miljarder zloty med ett faktiskt eget bidrag på 419 miljoner zloty, dvs. 14 %).

(365) Detta bör ses mot bakgrund av det förväntade nya statliga stödet, som är ett grundläggande antagande i planen, dvs. ytterligare kapitaltillskott från staten på 1,6 miljarder zloty (1,14 miljarder zloty i juni 2008 och 418 miljoner zloty utestående) och ytterligare omläggning av ackumulerade offentligrättsliga skulder på 496,6 miljoner zloty för 2009–2017. Här bör noteras att planen utgår från att varvsverksamheten fortsättningsvis är beroende av finansiering genom garantier för förskottsbetalningar som beviljas av exportkreditorganet på förmånliga villkor, eftersom detta ingår i den finansiella modellen för de sammanslagna varven. De sammanslagna varven förväntas få nya garantier fram till slutet av 2008. Även under de följande åren, åtminstone fram till omstruktureringsperiodens slut 2012, täcks skeppsbyggnadsprocessen praktiskt taget helt och hållet av garantier från exportkreditorganet.

(366) Dessutom måste kommissionen beakta hela omstruktureringsperioden, med början från 2002. Med tanke på det betydande statliga stöd som varvet har åtnjutit under denna period är det egna bidraget, som en procentandel av omstruktureringskostnaderna, ännu lägre. Det är därför uppenbart att det egna bidraget inte ens tillnärmelsevis når upp till den tröskel på 50 % av omstruktureringskostnaderna som krävs enligt riktlinjerna.

PSC:s omstruktureringsplan

(367) Även om investeraren planerar ett kapitaltillskott på 500 miljoner zloty för att delvis finansiera investeringsprogrammet har investeraren också begärt ett ytterligare kapitaltillskott från staten på totalt 515 miljoner zloty, omläggning av de offentligrättsliga skulderna på 560 miljoner zloty och täckning av varvets potentiella framtida skulder, uppskattade till 555 miljoner zloty (framtida förluster, sanktioner för upphävande av kontrakt, tvistemål). Dessutom förtecknas i planen varvets alla andra skulder upp till ett totalbelopp på 948 miljoner zloty (kommersiella skulder till leverantörer, redare osv.), med ett antagande om att de kommer att täckas av staten. Slutligen gäller att investeraren kräver ytterligare garantier från exportkreditorganet för en förmånligare premie än den normala premien för företag med sund ekonomi för finansiering av rörelsekapital och statsgarantier för överbryggningslån till ett belopp på 397 miljoner zloty.

(368) De omstruktureringskostnader som kan identifieras på grundval av den begränsade informationen i planen omfattar minst ackumulerade skulder (ackumulerade skulder och lån på totalt 1 508 miljoner zloty), förväntade förluster på befintliga skeppsbyggnadskontrakt och tvistemål (555 miljoner zloty) och planerade investeringar för perioden 2008–2018 (443 miljoner zloty).

(369) De flesta av dessa kostnader ska täckas av statligt stöd. Det föreslagna egna bidraget är ett kapitaltillskott från investeraren på 500 miljoner zloty. Kommissionen noterar att det inte har lämnats någon information om investerarens förmåga att tillhandahålla ett sådant kapitaltillskott. Enligt det preliminära anbudet från PSC

([74]) Se punkt 43 i riktlinjerna.

([75]) Kommissionen noterar att även om man beaktar det egna bidraget från tidigare (som kan anses vara eget bidrag enligt riktlinjerna) och de respektive omstruktureringskostnaderna från tidigare, uppgår det egna bidraget ändå bara till 16,5 %.

ska medlen för att finansiera kapitaltillskott fås från en tredje part, en finansiell investerare. I brist på bevis på att investeraren kan tillhandahålla ett kapital på 500 miljoner zloty anser kommissionen att denna åtgärd inte kan anses vara faktisk. Dessutom utgår planen från att intäkterna från försäljning av tillgångar under perioden efter anslutningen och intäkter från den planerade försäljningen av tillgångar till ett totalbelopp på 174,5 miljoner zloty också betraktas som eget bidrag enligt riktlinjerna. Inte heller här finns några belägg för att de tidigare transaktionerna var fria från statligt stöd och att antagandet om de planerade intäkterna är realistiskt. Denna motsägelse rörande det egna bidraget som det deklarerats av investeraren ger upphov till ytterligare tvivel om antagandenas trovärdighet i detta hänseende. Kommissionen sluter sig därför till att planen inte visar att det planerade egna bidraget är betydande, faktiskt och fritt från statligt stöd.

(370) Kommissionen noterar att även om de föreslagna åtgärderna (kapitaltillskott på 500 miljoner zloty och tidigare och framtida försäljningar av tillgångar) hade ansetts utgöra eget bidrag, skulle de motsvara 27 % av omstruktureringskostnaderna enligt det som visas ovan. Dessutom måste kommissionen beakta hela omstruktureringsperioden, med början från 2002. Med beaktande av det betydande statliga stöd som varvet har åtnjutit under denna period är det egna bidraget som en procentandel av de totala omstruktureringskostnaderna ännu lägre. Det är därför uppenbart att det egna bidraget inte ens tillnärmelsevis når upp till den tröskel på 50 % av omstruktureringskostnaderna som krävs enligt riktlinjerna.

(371) På denna grund anser kommissionen att varvet praktiskt taget inte har fått något eget bidrag enligt riktlinjerna tidigare och, i den utsträckning varvet har fått det, är bidraget inte betydande. Dessutom säkerställer omstruktureringsplanen från Polish Shipbuilding Company inte en tillräcklig nivå av eget bidrag. Eftersom syftet med det egna bidraget är att hålla det statliga stödet på ett minimum och eftersom det inte har förekommit eget bidrag, måste kommissionen sluta sig till att kravet på att stödet begränsas till vad som är nödvändigt inte har uppfyllts. Tvärtom bygger PSC:s omstruktureringsplan på antagandet om att ytterligare statligt stöd beviljas och i planen konstateras att genomförandet beror på detta nya statliga stöd.

Slutsats

(372) På grundval av det ovan anförda sluter kommissionen sig till att varvet inte tidigare har fått praktiskt taget något eget bidrag enligt riktlinjerna, dvs. eget bidrag som är faktiskt och fritt från statligt stöd. Inte heller säkerställer den gemensamma omstruktureringsplanen eller planen från PSC en tillräcklig nivå på det egna bidraget. Eftersom syftet med det egna bidraget är att hålla det statliga stödet på ett minimum och eftersom det inte har förekommit eget bidrag, måste kommissionen sluta sig till att kravet på att stödet begränsas till vad som är nödvändigt inte har uppfyllts. Båda omstruktureringsplanerna baserar sig dock på antagandet om att ytterligare statligt stöd beviljas. Det förekommer totalt sett en oproportionerlig finansiering av omstruktureringen genom statligt stöd vilket leder till otillbörlig snedvridning av konkurrensen.

(373) Enligt riktlinjerna får stödet inte ge företaget extra pengar som kan användas för aggressiva åtgärder som snedvrider marknaden och som inte hör samman med omstruktureringsprocessen. Varvet har inte beviljats extra pengar, men genom de statliga garantierna har det fått tillgång till rörelsekapital som det inte kunde ha fått på marknaden. Till följd av detta kunde varvet inte bara fortsätta sin verksamhet och fylla orderböckerna utan också teckna kontrakt utan att behöva bära kostnaderna för att dämpa riskerna förknippade med förändringar i materialpriser och fluktuationer i växelkurserna. Varvet kunde med andra ord använda statligt stöd för verksamhet som snedvrider marknaden och som inte är förknippad till omstruktureringsprocessen, genom att ta emot beställningar till priser som inte täcker kostnaderna. Detta stärker kommissionens uppfattning om att det statliga stödet inte var begränsat till det nödvändiga för varvets överlevnad.

(374) Slutligen påminner kommissionen om att statligt stöd till företag i svårigheter bör användas för att finansiera omstrukturering. Driftsstöd kan bara tillåtas i den mån det är nödvändigt för att hålla företaget flytande i väntan på att en omfattande omstrukturering genomförs. I det berörda fallet har det förekommit begränsat med verkliga omstruktureringsåtgärder som har långsiktiga verkningar. Det statliga stödet säkerställde närmast att varvet hölls flytande och utgjorde därför ett rent driftsstöd. Stödet kan därför inte anses ha varit begränsat till det nödvändiga för att möjliggöra en omstrukturering.

(375) Mot bakgrund av det ovan anförda sluter kommissionen sig till att kravet på att stödet ska vara begränsat till vad som är nödvändigt och att det åtföljs av ett eget bidrag som är faktiskt, betydande och fritt från statligt stöd inte uppfyllts.

d) ***Undvikande av otillbörlig snedvridning av konkurrensen***

(376) Kommissionen påminner om det preliminära avtalet med Polen om nedläggning av SD I-dockan. Mot bakgrund av den senare utvecklingen efter att avtalets slöts och de ovan anförda slutsatserna om de två första villkoren i riktlinjerna finns det inget behov av att bedöma huruvida de av Polen föreslagna kompensationsåtgärderna är tillräckliga.

e) ***Slutsats***

(377) Eftersom riktlinjernas kriterier för att stöd ska anses vara förenligt med den gemensamma marknaden inte har uppfyllts sluter kommissionen sig till att de åtgärder som förtecknas i skälen 209–232 inte är förenliga med den gemensamma marknaden i egenskap av omstruktureringsstöd.

C. ANNAT STÖD

(378) I sitt framläggande av den 11 juli 2007 konstaterade Polen att Gdynia-varvet hade mottagit stöd ”annat än omstruktureringsstöd”. Detta stöd förtecknas i tabell 4.

(379) Kommissionen påminner om att ett företag i svårigheter, eftersom företagets fortlevnad är i fara, inte kan anses vara ett lämpligt medel för att främja andra allmänna mål förrän dess lönsamhet har säkerställts (punkt 20 i riktlinjerna). Allt stöd som beviljas ett företag i svårigheter under omstruktureringsperioden måste anmälas som stöd till omstrukturering, utom om företaget omfattas av bestämmelserna om undantag (punkt 69 i riktlinjerna).

(380) Polen har inte lämnat några bevis på att det stöd som visas i tabell 4 ovan skulle omfattas av undantagsbestämmelserna.

(381) Kommissionen sluter sig till att även dessa åtgärder omfattas av detta beslut och att de utgör olagligt och oförenligt omstruktureringsstöd.

IV. **SLUTSATS**

(382) Kommissionen konstaterar att Polen olagligt och i strid mot artikel 88.3 i EG-fördraget har beviljat det statliga stöd som beskrivs i skälen 209–232 till förmån för Gdynia-varvet. Detta stöd är inte förenligt med den gemensamma marknaden enligt något av de undantag som fastställs i EG-fördraget.

(383) För att återställa den status som rådde tidigare måste det statliga stödet återkrävas.

V. **GENOMFÖRANDE**

(384) Det stödinslag som ingår i de åtgärder som har beviljats Gdynia-varvet och som presenteras i skälen 209–232 i detta beslut måste återkrävas. Generellt gäller att det stödinslag som måste återkrävas, dvs. den fördel som stödmottagaren har erhållit, motsvarar skillnaden mellan de villkor som stödmottagaren kan få på marknaden och villkoren för den åtgärd som har beviljats.

(385) Den referens- och diskonteringsränta som kommissionen har tillkännagett tillämpas som typexempel för marknadsräntan för att mäta stödinslagen, särskilt för ett stöd som utbetalas i flera delbetalningar, och för att beräkna inslagen av stöd som följer av räntestödordningar ([76]). När det gäller företag i svårigheter, såsom Gdynia-varvet, anser kommissionen att referensräntan måste ökas med minst 400 räntepunkter för att återspegla den höga risk som ingår i transaktionen och med ytterligare 200 räntepunkter om säkerhet saknas eller stödmottagaren har erbjudit en dålig säkerhet. Som förklaras ovan är värdet på den säkerhet som varvet erbjöd tvivelaktig när man ser till företagets förhållande mellan skulder och tillgångar. När ett företag i svårigheter inte kan få finansiering på marknaden kan stödinslaget motsvara upp till 100 % av det nominella värdet på de medel som erhålls ([77]).

(386) Kommissionen anser att Gdynia-varvet under den period då det mottog stödet enligt skälen 209–232 var i allvarliga finansiella svårigheter (enligt beskrivningen i skälen 62–66) och hade inga möjligheter att få finansiering på marknaden. Varvet hade negativt eget kapital, fortsatte göra förluster och fick praktiskt taget ingen finansiering

([76]) Meddelande från kommissionen om metoden för fastställande av referens- och diskonteringsränta, EGT C 273, 9.9.1997, s. 3.

([77]) Se till exempel kommissionens tillkännagivande om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd i form av garantier (2000/C 71/07) (EGT C 71, 11.3.2000, s. 14). I punkt 3.2 i tillkännagivandet anges att om det vid den tidpunkt då lånet beviljas finns en stor sannolikhet för att låntagaren inte kommer att betala tillbaka lånet, t.ex. på grund av att låntagaren befinner sig i ekonomiska svårigheter, kan garantins värde vara lika högt som det belopp som den faktiskt täcker.

från marknaden under den granskade perioden. Under sådana omständigheter skulle en aktör i en marknadsekonomi inte vara villig att tillhandahålla varvet någon finansiering med tanke på den höga inneboende risken. Kommissionen anser därför att ingen bank skulle ha gått med på att bevilja varvet lån, inte ens till hög ränta, och ingen bank skulle ha gått med på att bevilja en garanti, inte ens till en hög avgift.

Beräkning av stödinslaget för de enskilda stödkategorierna

Lån

(387) Eftersom Gdynia-varvet inte kunde ha fått ett lån eller en garanti på marknaden, utgör alla lån och garantier som under den granskade perioden har beviljats varvet automatiskt stöd. Härav följer att alla garantier som fortfarande är utestående måste avslutas omedelbart och alla lån måste återbetalas omedelbart.

(388) Det är dock inte tillräckligt med återbetalning av lån som har beviljats varvet för att återställa den ursprungliga situationen eftersom varvet fram till återbetalningsdagen har haft tillgång till finansiering som varvet normalt inte kunde ha fått på marknaden. För att återställa den ursprungliga situationen måste återkravet också omfatta ett belopp som motsvarar fördelens värde, som endast kan uppskattas på grundval av den räntesats som debiteras för mycket riskfyllda lån. Kommissionen måste därför besluta om återkrav av skillnaden mellan den ränta som Gdynia-varvet faktiskt har betalat och en teoretisk lämplig ränta för ett mycket riskfullt lån från den tidpunkt då lånet beviljades varvet till den tidpunkt då varvet har återbetalat lånet. När det gäller att fastställa räntesatsen för ett mycket riskfullt lån anges i kommissionens meddelande om metoden för fastställande av referens- och diskonteringsränta att tillägget kan beräknas till 400 räntepunkter eller ännu mer ”om ingen privat bank skulle ha accepterat att bevilja lånet i fråga”, vilket är det som gäller i detta fall. Kommissionen har i flera beslut ansett att ett tillägg på 600 räntepunkter på referensräntan är ett lämpligt minimum för att återspegla en hög risk ([78]). Kommissionen anser att detta är minimum för lånen i det aktuella fallet.

Säkerheter

(389) Kommissionen har samma synsätt när det gäller garantier, dvs. den måste besluta om återkrav av den bidragsekvivalent som ingår i garantin från den tidpunkt då det garanterade lånet utbetalades till den tidpunkt då garantin avslutades.

(390) Som det förklaras i kommissionens tillkännagivande om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd i form av garantier ([79]) anser kommissionen att bidragsekvivalenten motsvarar antingen den räntesubvention som har erhållits med hjälp av garantin (när garantin täcker ett lån som har beviljats med en räntesats som ligger under marknadsräntan) eller det belopp som följer av riskfaktorn multiplicerat med det garanterade beloppet minus de premier som stödmottagaren har betalat för garantin.

(391) Om det inte är möjligt att beräkna stödinslaget med hjälp av dessa regler anser kommissionen det vara lämpligt att beräkna skillnaden mellan den garantipremie som skulle debiteras på marknaden och den premie som mottagaren har betalat. Kommissionen anser att den skillnad som har räknats fram på detta sätt utgör stödinslaget i garantin. Kommissionen konstaterar att exportkreditorganet beviljar exportförsäkringar som garanteras av staten med stöd av en ordning som är fri från statligt stöd och som kommissionen har godkänt genom sitt beslut av den 18 juli 2007, och anser att den premie som exportkreditorganet debiterar för detta kunde fungera som referenspremium för den beräkning det gäller. Även här gäller att denna premie borde höjas med minst 400 räntepunkter för att återspegla det faktum att varvet inte var berättigat till garantier enligt ordningen. De garantier som beviljades varvet medförde i sig en betydligt högre risk.

(392) Som det förklaras ovan och utifrån att varvet inte kunde få några garantier på marknaden på grund av varvets svåra finansiella situation, måste de utestående garantierna avslutas omedelbart i syfte att stoppa den snedvridning av konkurrensen som stödet medför.

Förskottsbetalningsgarantier

(393) I fråga om garantierna för förskottsbetalningar noterar kommissionen att de förskottsbetalningar som exportkreditorganet har garanterat utgör ett slags försäljningsavtal, inte ett låneavtal, och att ingen ränta debiteras på förskottsbetalningar. Kommissionen anser därför att

([78]) Skäl 68 i kommissionens beslut av den 16 juni 2004 om det statliga stöd som Spanien har genomfört till förmån för Siderúrgica Añón SA (EUT L 311, 26.11.2005, s. 22); skäl 42 i kommissionens beslut av den 11 december 2002 om det statliga stöd som Spanien har beviljat Sniace SA (EUT L 108, 30.4.2003, s. 35).

([79]) Samma som ovan.

man för beräkningen av det stöd som stödmottagaren har fått måste göra en jämförelse mellan den premie som varvet har betalat och den premie som normalt skulle debiteras på marknaden. Även här kan exportkreditorganets stödprogram (som är fritt från statligt stöd) tjäna som referens när det gäller vilka avgifter som debiteras på marknaden, och dessa referensavgifter bör justeras uppåt så att de återspeglar den tilläggsrisk som ingår när en garanti beviljas till ett företag som har finansiella svårigheter.

(394) Eftersom detta gäller för de övriga garantier som har beviljats varvet och av samma skäl, noterar kommissionen att alla befintliga garantier från exportkreditorganet måste avslutas omedelbart.

Utebliven indrivning av skulder

(395) Fortsatt utebliven indrivning av skulder från de offentliga myndigheternas sida utgör också statligt stöd som måste beaktas ([80]). Den kan jämföras med ett revolverande lån som beviljas på förmånliga villkor och stödinslaget består därför av skillnaden mellan den ränta som skulle ha debiterats på marknaden (i fråga om ett företag med liknande värdering i en liknande finansiell och ekonomisk situation och med en liknande säkerhet) och den ränta som den beviljande myndigheten debiterar.

(396) Med tanke på varvets kontinuerligt svåra finansiella situation anser kommissionen att en fordringsägare i en marknadsekonomisk situation skulle driva in sina fordringar omedelbart när de förfaller. Det faktum att de polska myndigheterna inte vidtog indrivningsåtgärder omedelbart utgjorde stöd, och därför ska förfallodagen för de obetalda skulderna ses som det datum då stödet gjordes tillgängligt. Stödinslaget motsvarar skillnaden mellan den ränta som skulle debiteras på marknaden (i fråga om ett företag med liknande värdering, samma finansiella och ekonomiska situation och samma säkerhet) och den ränta som den beviljande myndigheten debiterar.

(397) Eftersom en aktör i en marknadsekonomi skulle kräva omedelbar återbetalning av varvets skulder, är det inte bara stödet till följd av otillräcklig räntedebitering som måste återbetalas, utan också de ackumulerade skulderna måste återbetalas omedelbart.

Avskrivning av skulder

(398) Alla avskrivningar av skulder motsvarar stöd som inte behöver återbetalas och därför utgör hela den del av skulden som har avskrivits stöd.

Offentligrättsliga skulder som omstrukturerats enligt kapitel 5a

(399) Enligt lagen av den 30 oktober 2002 överförs offentligrättsliga skulder som omstruktureras enligt kapitel 5a till Operator, ett företag som i sin helhet ägs av industriutvecklingsbyrån, och tillsammans med skulderna överförs tillgångar som bör ha ett värde på minst 25 % av de skulder som omstruktureras. Operator bör sedan sälja dessa tillgångar och använda de erhållna intäkterna till att återbetala delar av de offentligrättsliga skulderna. De behöriga myndigheterna skriver sedan av återstoden av skulderna. Kommissionen anser därför att inslaget av statligt stöd i denna transaktion motsvarar värdet på de offentligrättsliga skulder som överförts till Operator minus det faktiska värdet på de överförda tillgångarna. Enligt lagen av den 30 oktober 2002 betyder detta att stödinslaget på sin höjd motsvarar 75 % av de överförda skulderna. Om värdet på tillgångarna är högre eller lägre än de 25 % som krävs enligt lagen måste dock stödinslaget justeras enligt detta.

Kapitaltillskott

(400) Kommissionen noterar att kapitaltillskotten från staten eller statskontrollerade organ, såsom industriutvecklingsbyrån och KPS, till företag i svårigheter, dvs. tillskott utan förväntan på avkastning, anses utgöra stöd som inte behöver återbetalas ([81]). För att rätta till den snedvridning av konkurrensen som orsakats av kapitaltillskottet måste varvet återbetala hela det belopp som har tillförts.

Genomförande av detta beslut

(401) Genom en skrivelse av den 3 november 2008 förband sig Polen att genomföra detta beslut genom att sälja varvets tillgångar till marknadspris via ett öppet, transparent, villkorslöst och icke-diskriminerande anbudsförfarande (som genomfördes i enlighet med de specifika villkor som först angavs i kommissionens skrivelse av den 27 oktober 2008) och därefter genomföra likvidation av Gdynia-varvet. Alla återkrav enligt detta beslut måste registreras av Polen utan dröjsmål inom ramen för Gdynia-varvets likvidation. Genom en

([80]) Se till exempel kommissionens beslut av den 23 oktober 2007 om statligt stöd C 23/06 som Polen har genomfört till förmån för stålproducenten Technologie Buczek Group (ännu inte offentliggjort).

([81]) Se till exempel kommissionens beslut av den 20 oktober 2004 om det statliga stöd C 38/03 som Spanien har genomfört i form av omstruktureringsstöd till spanska statliga varv (EUT L 240, 16.9.2005, s. 45).

skrivelse av den 6 november 2008 underrättade kommissionen Polen om att försäljningen av tillgångar, förutsatt att dessa villkor uppfylls, inte kommer att medföra något nytt stöd till köparen/köparna och att tillgångarna kan överföras till köparen/köparna utan någon skyldighet om återbetalning av olagligt och oförenligt statligt stöd som hade genomförts till förmån för varvet under de senaste åren, i enlighet med kravet om att det inte bör finnas någon ekonomisk kontinuitet mellan stödmottagarna och köparnas verksamhet ([82]). Kommissionen kommer att i sin bedömning av att detta beslut genomförs korrekt noga övervaka efterlevnaden av de villkor som anges i kommissionens skrivelse av den 27 oktober 2008 och som de polska myndigheterna har godkänt.

(402) Nedan finns en sammanfattning av dessa villkor, som Polen uttryckligen har åtagit sig att uppfylla.

(403) Tillgångarna (utan skulder) kommer att privatiseras genom ett öppet, transparent, icke-diskriminerande och villkorslöst anbudsförfarande. Gdynia-varvet och alla återstående tillgångar och skulder kommer att likvideras.

(404) Tillgångarna måste säljas till marknadspris (högsta anbudet). Tillgångarnas olika delar måste säljas separat eller i ett stort antal små paket som definieras med tanke på maximerad försäljning. Dessa paket får inte bestå av organiserade delar av ett företag eller en affärsverksamhet. Denna definition av paketen får inte förhindra potentiella köpare från att lägga fram ett gemensamt bud på flera delar eller paket.

(405) Anbudsförfarandet måste vara icke-diskriminerande, det måste säkerställa att försäljningen är öppen för alla potentiella köpare oberoende av profil, utan diskriminering när det gäller investeringens ändamål.

(406) Det får inte finnas villkor anslutna till anbudsförfarandet (t.ex. bibehållen personalstyrka eller verksamhet eller övertagande av befintliga kontrakt). (Det enda kriteriet för valet av vinnande anbud ska vara maximering av intäkterna till förmån för varvets fordringsägare.)

(407) Varvets offentliga och privata fordringsägare, inklusive varvets kunder, bör ha samma förmånsrättsordning och rättigheter till intäkterna från försäljning av tillgångarna som de skulle ha haft i ett konkursförfarande.

(408) Inget nytt statligt stöd får beviljas i samband med försäljningen, oavsett om det är i form av avskrivningar, statsfinansierad återbetalning av offentligrättsliga skulder eller återbetalning till privata fordringsägare, kapitaltillskott, lån, garantier eller andra åtgärder. Eventuella nya offentligrättsliga skulder som uppstår under perioden och som är nödvändiga för att slutföra försäljningsförfarandet måste återkrävas från likvidationstillgångarna.

(409) Försäljningen måste genomföras av en oberoende administrator som har liknande rättigheter och skyldigheter som en konkursförvaltare normalt har. Det måste inrättas en struktur som gör det möjligt för fordringsägarna att övervaka försäljningen på ett effektivt sätt och säkerställa att den genomförs på marknadsvillkor, och att fordringsägarnas förmånsrättsordning och rättigheter till intäkterna respekteras. Därutöver utser Polen och kommissionen tillsammans en övervakningsförvaltare med det specifika uppdraget att hjälpa kommissionen att verifiera att försäljningsprocessen och indrivningen av stödet sker i fullständig överensstämmelse med de krav som anges ovan. För detta ändamål bör övervakningsförvaltaren regelbundet lämna in detaljerade rapporter till kommissionen om varje steg i förfarandet.

(410) Polen har anfört att det kommer att krävas rättsliga åtgärder för att genomföra detta beslut. Kommissionen medger att det därför är motiverat med en längre genomförandeperiod än normalt, också med tanke på det antal individuella stödåtgärder som omfattas av detta beslut och deras olika former och varaktigheter. Kommissionen uppmanar därför Polen att genomföra detta beslut inom sju månader från delgivningen av detta beslut.

([82]) Se mål C-277/00 Tyskland mot kommissionen, REG 2004, s. I-3925 och målen C-328/99 och C-399/00 Italien och SMI 2 Multimedia Spa mot kommissionen, REG 2003, s. I-4035.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd som beskrivs i skälen 209–232 i detta beslut och som Polen olagligen har genomfört för Gdynia-varvet i strid med artikel 88.3 i EG-fördraget, är oförenligt med den gemensamma marknaden.

Vidare är alla förskottsbetalningsgarantier som Polen i strid med artikel 88.3 i EG-fördraget har genomfört till förmån för Gdynia-varvet från och med den 1 juli 2007 till och med datumet för detta beslut oförenliga med den gemensamma marknaden.

Artikel 2

I fråga om de lån som stödmottagaren erhållit från olika offentliga organ enligt det som beskrivs i skälen 209–232 i detta beslut ska Polen återkräva det stöd vars belopp motsvarar skillnaden mellan den räntesats som Gdynia-varvet faktiskt betalade och den räntesats som stödmottagaren kunde ha fått för ett lån på marknadsvillkor under perioden mellan den tidpunkt då de berörda lånen beviljades och den tidpunkt då de återbetalades. Dessutom gäller att eventuella utestående lån vid tidpunkten för detta beslut ska återbetalas omedelbart.

Artikel 3

I fråga om garantierna från staten enligt det som beskrivs i skälen 209–232 i detta beslut ska Polen återkräva det stöd som, under perioden från tidpunkten då stödet beviljades och fram till tidpunkten då garantin löpte ut, motsvarar skillnaden mellan den räntesats som Gdynia-varvet faktiskt betalade för det lån som hade statlig garanti som säkerhet och den räntesats som mottagaren skulle ha betalat enligt marknadsvillkor, som motsvarar det garanterade beloppet multiplicerat med riskfaktorn (sannolikheten för betalningsförsummelse) minus den betalda garantipremien eller som motsvarar skillnaden mellan den garantipremie som mottagaren har betalat och den garantipremie som mottagaren skulle ha betalat enligt marknadsvillkor. Dessutom gäller att om någon av dessa garantier är i kraft vid tidpunkten för detta beslut ska den avslutas omedelbart.

Artikel 4

I fråga om förskottsbetalningsgarantierna som har beviljats av exportkreditorganet enligt det som beskrivs i skälen 209–232 i detta beslut ska Polen återkräva det stöd som under perioden från den tidpunkt då stödet beviljades och fram till tidpunkten då garantin löpte ut motsvarar skillnaden mellan den garantipremie som mottagaren betalade och den garantipremie som mottagaren skulle ha betalat för en garanti som fås på marknaden. Dessutom gäller att om någon av dessa garantier är i kraft vid tidpunkten för detta beslut ska den avslutas omedelbart.

Artikel 5

Artiklarna 3 och 4 gäller också *mutatis mutandis* på alla förskottsbetalningsgarantier som Polen i strid med artikel 88.3 i EG-fördraget har beviljat Gdynia-varvet från och med den 1 juli 2007 fram till datumet för detta beslut.

Artikel 6

I fråga om den uteblivna indrivningen av skulder till olika offentliga organ enligt det som beskrivs i skälen 209–232 i detta beslut ska Polen för perioden mellan tidpunkten då stödet beviljades och tidpunkten då den offentligrättsliga skulden betalades återkräva det stöd som motsvarar skillnaden mellan den räntesats som Gdynia-varvet faktiskt betalade och den räntesats mot vilken stödmottagaren hade kunnat få förfallodagen för sina skulder uppskjuten av en fordringsägare i en marknadsekonomi. Dessutom ska alla utestående offentligrättsliga skulder återbetalas omedelbart.

Artikel 7

I fråga om avskrivningen av skulder till offentliga organ enligt det som beskrivs i skälen 209–232 i detta beslut ska Polen återkräva det stöd som motsvarar avskrivningens belopp.

Artikel 8

I fråga om offentligrättsliga skulder som har omstrukturerats enligt det som beskrivs i skälen 209–232 i detta beslut och enligt lagen av den 30 oktober 2002 om statligt stöd till företag med särskild betydelse för arbetsmarknaden, i sin ändrade lydelse, ska Polen återkräva det stöd som motsvarar beloppet på den offentligrättsliga skuld som har överförts till Operator, minus det faktiska värdet på stödmottagarens tillgångar som har överförts till Operator.

Artikel 9

I fråga om kapitaltillskott från olika offentliga organ enligt det som beskrivs i skälen 209–232 i detta beslut ska Polen återkräva det stöd som motsvarar kapitaltillskottets hela belopp.

Artikel 10

I fråga om direkta bidrag enligt tabell 4, skälen 209–232 i detta beslut, ska Polen återkräva det stöd som motsvarar bidragens hela belopp.

Artikel 11

1. Polen ska återkräva av mottagaren det stöd som definieras i ovanstående artiklar. Återkravet ska genomföras enligt de riktlinjer som anges i skälen 384–401 i detta beslut.

2. De belopp som ska återkrävas ska innefatta ränta från den dag då stödet ställdes till Gdynia-varvets förfogande till den dag det har återbetalats.

3. Räntan ska beräknas som sammansatt ränta enligt kapitel V i kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 ([83]) och kommissionens förordning (EG) nr 271/2008 ([84]) om ändring av förordning (EG) nr 794/2004.

4. Polen ska upphöra med alla utestående utbetalningar av det stöd som avses i artikel 1, med verkan från den dag då detta beslut antas.

Artikel 12

1. Återkravet av det stöd som avses i artikel 1 ska vara omedelbart och effektivt.

2. Polen ska se till att detta beslut genomförs inom sju månader från dagen för delgivningen av beslutet.

Artikel 13

1. Polen ska inom två månader från delgivningen av detta beslut förse kommissionen med följande upplysningar:

a) Det totala belopp (kapital och räntor) som ska återkrävas från stödmottagaren.

b) En detaljerad beskrivning av de åtgärder som redan har vidtagits eller som planeras för att följa beslutet.

c) Dokument som visar att stödmottagaren har anmodats att betala tillbaka stödet.

d) Dokument som visar att alla förskottsbetalningsgarantier har avslutats.

2. Polen ska hålla kommissionen underrättad om framskridandet av de nationella åtgärder som har vidtagits för genomförandet av detta beslut till dess att återkravet av det stöd som avses i artikel 1 har slutförts. Polen ska på kommissionens begäran omgående lämna uppgifter om de åtgärder som redan har vidtagits eller som planeras för att följa detta beslut. Polen ska också lämna detaljerad information om de stödbelopp och motsvarande ränta som redan har återvunnits från mottagaren.

Detta beslut riktar sig till Republiken Polen.

Utfärdat i Bryssel den 6 november 2008.

På kommissionens vägnar

Neelie KROES

Ledamot av kommissionen

([83]) EUT L 140, 30.4.2004, s. 1.
([84]) EUT L 82, 25.3.2008, s. 1.

BILAGA

UPPLYSNINGAR OM GENOMFÖRANDET AV DETTA BESLUT

1. **Beräkning av det belopp som ska återkrävas**

1.1 Ange följande uppgifter om beloppet på det olagliga statliga stöd som har ställts till mottagarens förfogande:

Datum (*)	Stödbelopp (**)	Valuta

(*) Det datum då stödet ställdes till mottagarens förfogande (om åtgärden består av flera delbetalningar eller återbetalningar, skriv på separata rader).
(**) Det stödbelopp som ställts till stödmottagarens förfogande (uttryckt i bruttobidragsekvivalenter).

Kommentar:

1.2 Beskriv i detalj hur räntan beräknas på det stödbelopp som ska återkrävas.

2. **Redan genomförda och planerade åtgärder för att återkräva stödet**

2.1 Beskriv utförligt vilka åtgärder som planeras och vilka åtgärder som redan har vidtagits för att omedelbart och effektivt återkräva stödet. Ange också vilka alternativa åtgärder som finns i den nationella lagstiftningen för att genomföra återkravet. Ange den rättsliga grunden för dessa åtgärder.

2.2 Senast vilket datum ska återkravet vara slutfört?

3. **Återkrav som redan genomförts**

3.1 Lämna följande uppgifter om de stödbelopp som har återkrävts från stödmottagarna:

Datum (*)	Återbetalat belopp	Valuta

(*) Datum då stödet har återbetalats.

3.2 Bifoga de verifikationer som krävs för att visa att de stödbelopp som anges i tabellen i punkt 3.1 har återbetalats.