A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2009. július 22.)

a Lengyelország által a Stocznia Gdańsk javára nyújtott C 18/05 (korábbi N 438/04, N 194/05 és PL 34/04) számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2009) 5685. számú dokumentummal történt)

(Csak a lengyel nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2010/175/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután az említett cikknek megfelelően felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megtételére, és tekintettel ezen észrevételekre [1],

mivel:

I. ELJÁRÁS

(1) Az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése értelmében Lengyelország 2004. október 8-án kelt, ugyanaznap iktatott levelében értesítette a Bizottságot a Stocznia Gdańsk – Grupa Stoczni Gdynia S.A. (a továbbiakban: Gdański Hajógyár) szerkezetátalakításának támogatására tett intézkedések meghosszabbításáról. Lengyelország annak érdekében értesítette a Bizottságot ezekről az intézkedésekről, hogy jogilag megbizonyosodjon arról, hogy az említett támogatásokat a csatlakozás előtt nyújtották, így azok nem jelentettek új támogatást, amelyet a Bizottság az EK-Szerződés 88. cikke alapján vizsgálhatna. Arra az esetre, ha a Bizottság úgy találná, ezek az intézkedések új támogatást jelentenek, Lengyelország kérte szerkezetátalakítási támogatásként történő jóváhagyásukat. Lengyelország benyújtotta a Bizottságnak a Gdański Hajógyár 2004 márciusától kezdődő (naprakész) szerkezetátalakítási tervét. Az ügyet N 438/04 számon iktatták.

(2) A Bizottság 2004. november 11-i levelében további információt kért Lengyelországtól az N 438/04. számú ügy tekintetében, amely levélre ez utóbbi a 2005. január 17-én kelt – és 2005. január 21-én iktatott – levelében válaszolt.

(3) A csatlakozási szerződés IV. melléklete 3. pontjának az ideiglenes eljárást szabályozó rendelkezései értelmében Lengyelország korábban – 2004. április 29-én – bejelentette a Gdański Hajógyár akkori anyavállalata, a Stocznia Gdynia S.A. (a továbbiakban: Gdyniai Hajógyár) érdekében tett szerkezetátalakítási intézkedéseket. Az ügyet a PL 34/04. számon iktatták. A Bizottság 2004. május 19-i levelében hiánypótlásra hívta fel Lengyelországot. Ennek Lengyelország 2004. június 16-án tett eleget. A Bizottság 2004. július 30-án, a 2004. október 8-án, a 2004. november 23-án, illetve 2005. március 4-én kelt levelében további információkat kért, amely levelekre Lengyelország a 2004. szeptember 3-án kelt és 2004. szeptember 7-én iktatott, 2004. november 10-én kelt és 2004. november 15-én iktatott, 2005. február 17-én kelt és 2005. február 21-én iktatott, a 2005. március 30-án kelt és 2005. április 1-jén iktatott, illetve 2005. április 18-án kelt és 2005. április 20-án iktatott levelében válaszolt.

(4) Lengyelország a 2005. február 8-án kelt és 2005. február 9-én iktatott levelében egyetértett azzal, hogy az N 438/04. és a PL 34/04. számú ügyet összevonják, mivel azok ugyanazon csoporthoz – a Gdyniai Hajógyár Csoport – tartozó két vállalatra vonatkoztak. Az ezt követően a PL 34/04. számú üggyel kapcsolatban nyújtott információkat az N 438/04. számú ügyre vonatkozónak is tekintették.

(5) Lengyelország a 2005. április 22-én kelt és ugyanazon a napon iktatott levelében elfogadta, hogy a Bizottság a 2004. április 29-i PL 34/04 ügyet az EK-Szerződés 88. cikke (2) bekezdésének értelmében vett bejelentésnek tekinti mindazon intézkedések tekintetében, amelyeket új állami támogatásnak minősítene. Az ügy az új N 194/05. számot kapta.

(6) A Bizottság 2005. június 1-jén a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatot fogadott el, amelyet közzétett a Hivatalos Lapban [2] az N 438/04. és az N 194/05. számú ügyben vizsgált intézkedések vonatkozásában, továbbá felhívta Lengyelországot és az érdekelt feleket észrevételeik megtételére.

(7) Tekintettel arra, hogy az észrevételek megtételére nyitva álló határidőt meghosszabbították (a 2005. augusztus 9-én kelt levél), Lengyelország a 2005. szeptember 2-án kelt és 2005. szeptember 5-én iktatott levélben tette meg észrevételeit.

[1] HL C 220., 2005.9.8., 7. o.

[2] Lásd az 1. lábjegyzetet.

(8) A Gdyniai Hajógyár a 2005. október 10-én kelt és 2005. október 14-én iktatott levélben tett észrevételeket. További észrevételeket tett még a Ray Car Carriers (a 2005. október 7-én kelt, 2005. október 10-én iktatott levélben), Dánia Európai Unió melletti állandó képviselője (a 2005. október 7-én kelt, 2005. október 11-én iktatott levélben), a Danish Maritime, a dán hajógyártók szövetsége (a 2005. október 7-én kelt, ugyanazon a napon iktatott levélben), a Szolidaritás szakszervezet (a 2005. október 7-én kelt, 2005. október 10-én iktatott levélben) és a Lengyel Hajógyártók Szövetsége (a 2005. október 10-én kelt, 2005. október 11-én iktatott levélben).

(9) A Bizottság ezeket az észrevételeket a 2005. október 26-án és 2005. december 12-én kelt levélben továbbította Lengyelországnak ([3]). Lengyelország a 2006. január 16-án kelt, 2006. január 18-án iktatott levélben válaszolt a Gdyniai Hajógyár észrevételeire. Lengyelország nem tett észrevételt más harmadik személyek beadványaira.

(10) A Bizottság külső tanácsadó segítségét kérte a Gdański Hajógyár 2004. évi (naprakész) szerkezetátalakítási tervének értékeléséhez. A tanácsadó 2005 decemberében továbbította jelentését a Bizottságnak.

(11) 2006. január 13-án kelt levelében a Bizottság felkérte Lengyelországot, hogy ismertesse a Gdyniai Hajógyár szerkezetátalakítási stratégiájával kapcsolatos legújabb fejleményeket. Lengyelország a 2006. február 20-án kelt és 2006. február 22-én iktatott levélben válaszolt, továbbá 2006. február 22-én sor került a Bizottság, a lengyel hatóságok és a Gdyniai Hajógyár képviselői közötti megbeszélésre is. Lengyelország bejelentette, hogy a 2004. évi szerkezetátalakítási terv elavult, és helyette új stratégiát fogadott el a Gdyniai Hajógyár Csoport szerkezetátalakítására, amely a Gdański Hajógyár Csoportból való kiválást és a Gdyniai Hajógyár privatizálását foglalja magában. Lengyelország azt is bejelentette, hogy 2006. június 30-ig benyújtja a Bizottsághoz a módosított szerkezetátalakítási tervet.

(12) A Bizottság ezen megbeszélés eredményeként 2006. március 8-án levelet küldött Lengyelországnak, amelyre Lengyelország a 2006. március 13-án kelt és ugyanazon a napon iktatott levélben válaszolt, és bejelentette a Gdański Hajógyár privatizációjának menetrendjét. Lengyelország 2006. március 29-én kelt és 2006. március 30-án iktatott levelében további tájékoztatást adott a privatizációs folyamatról. A Bizottság 2006. március 30-án kelt levelében újabb információkat kért, amelyre Lengyelország a 2006. április 19-én kelt és 2006. április 20-án iktatott levélben válaszolt.

([3]) A lengyel hatóságok 2005. november 17-én kelt és 2005. november 18-án iktatott levelükben felkérték a Bizottságot a harmadik személyek beadványaiból készült angol nyelvű válogatott kivonatok lengyelre fordítására. A Bizottság ezeket a fordításokat 2005. december 12-én továbbította.

(13) Lengyelország 2006. április 6-án kelt és 2006. április 10-én iktatott levelében benyújtotta a „Hajógyártási (tengerészeti létesítmények gyártásával kapcsolatos) ágazati stratégia Lengyelországban 2006 és 2010 között" című dokumentum első tervezetét. A Bizottság a 2006. április 12-én és a 2006. április 28-án kelt levélben észrevételeket tett. A dokumentumot a lengyel kormány végül 2006. augusztus 31-én fogadta el, és a 2006. szeptember 1-jén kelt és ugyanazon a napon iktatott levélben küldte meg a Bizottságnak.

(14) A 2006. május 16-án kelt levelében a Gdyniai Hajógyár Csoport benyújtotta a Bizottságnak a 2005. szeptember 30-i „Gdański Hajógyár – Gdyniai Hajógyár Csoport értékelő jelentés" elnevezésű dokumentumot.

(15) Lengyelország 2006. május 26-án kelt és 2006. május 30-án iktatott levelében további tájékoztatást adott a folyamatban lévő privatizációról, ideértve azon vállalatok listáját is, amelyek érdeklődést mutattak a Gdański Hajógyár megvásárlása iránt, továbbá azokét, amelyek ajánlatot is tettek. A 2006. július 13-án kelt és 2006. július 17-én iktatott levélben Lengyelország további tájékoztatást adott a folyamatban lévő privatizációról, és arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy két vállalat adott kötelező erejű ajánlatot a Gdański Hajógyár részvényeinek megvásárlására, továbbá benyújtotta ezen ajánlatoknak a privatizációs tanácsadó által készített összehasonlító elemzését.

(16) A Gdyniai Hajógyár 2006. június 9-én nyújtotta be a Bizottsághoz a szerkezetátalakítási terv első módosítástervezetét. A Bizottság képviselői 2006. június 14-én felkeresték a gyárat, és megtették az első észrevételeket a módosított szerkezetátalakítási tervvel kapcsolatban. A Bizottság külső tanácsadója is benyújtotta észrevételeit egy 2006 júliusában kelt jelentésben. Végül 2006. július 17-én kelt levelében a Bizottság is észrevételeket tett a szerkezetátalakítási terv módosítástervezetének hiányosságaira vonatkozóan.

(17) Lengyelország a 2006. július 13-án kelt és 2006. július 17-én iktatott levelében további észrevételeket nyújtott be a módosított szerkezetátalakítási tervvel kapcsolatban.

(18) A privatizációs folyamatról és a módosított szerkezetátalakítási terv elkészítéséről több megbeszélést is tartottak a Bizottság és a lengyel hatóságok képviselőinek részvételével: 2006. január 31-én, február 22-én és május 10-én Brüsszelben, 2006. június 13-án pedig a Gdyniai Hajógyár telephelyén.

(19) Lengyelország a Bizottság 2006. július 17-én kelt levelére a 2006. augusztus 31-én kelt és 2006. szeptember 1-jén iktatott levélben válaszolt.

(20) 2006. szeptember 4-én benyújtották a Bizottságnak a gyár módosított szerkezetátalakítási tervének végleges, 2006. augusztusi változatát, „A Gdański Hajógyár szerkezetátalakítási terve – Naprakész változat" címmel.

(21) Lengyelország a 2006. szeptember 12-én kelt és 2006. szeptember 13-án iktatott levelében további tájékoztatást adott a Gdyniai Hajógyár Csoport szerkezetátalakítási folyamatáról, és kifejtette különösen, hogy a Gdański Hajógyár és a Gdyniai Hajógyár Csoport tőkéjét különválasztották. A Gdański Hajógyár részvényeinek többségét az állami tulajdonú Ipari Fejlesztési Hivatal és annak leányvállalatai vették át. További információt a 2006. szeptember 26-i levélben nyújtottak be.

(22) Lengyelország a 2006. november 21-én kelt és 2006. november 27-én iktatott levélben a Gdyniai Hajógyár javára szóló, további új támogatást jelentett be.

(23) 2006. december 7-én megbeszélésre került sor a Bizottság és a lengyel gazdasági miniszter között, amely során a lengyel hatóságok kötelezettséget vállaltak a gyár privatizálására, a gyár életképességének helyreállítására vonatkozó kilátások javítása, továbbá a szerkezetátalakításhoz való megfelelő saját hozzájárulás céljából. Lengyelország ezt a vállalását a 2006. december 27-én kelt és 2007. január 4-én iktatott levelében megerősítette, hivatkozva a lengyel kormány 2006. december 19-i, „A hajógyártási ágazat helyzete" című dokumentumot elfogadásáról szóló határozatára. A gyár 2008. június 30-ig megtörténő privatizációjára irányuló kötelezettségvállalást a lengyel hatóságok 2007. január 5-i levelükben erősítették meg. Lengyelország arra kérte a Bizottságot, hogy kezdjen megbeszéléseket a kompenzációs intézkedések kérdéséről.

(24) A Bizottság képviselői a külső tanácsadóval együtt 2006. december 19-én látogatást tettek a hajógyárban, hogy összegyűjtsék a kiegyenlítő intézkedések értékeléséhez szükséges tényeket és adatokat. A Bizottság külső tanácsadója 2007. január 16-án nyújtotta be jelentését a hajógyár kapacitásáról.

(25) A Bizottság a 2006. december 27-én kelt levélre a 2007. január 29-én kelt levélben válaszolt, és ebben felhívta Lengyelországot arra, hogy 2007. február végéig tegyen javaslatot a Gdyniai Hajógyárat érintő kiegyenlítő intézkedésekre.

(26) A 2007. február 28-án kelt és ugyanazon a napon iktatott levélben Lengyelország magyarázatokat fűzött a Gdyniai Hajógyár privatizációjához, és javaslatot tett a kiegyenlítő intézkedésekre.

(27) Ennek alapján 2007. március 15-én technikai megbeszélésre került sor a Bizottság, a lengyel hatóságok és a hajógyár képviselői között, amely megbeszélés különösen a kiegyenlítő intézkedésekkel foglalkozott, de kitért a folyamatban lévő privatizációra is. A Bizottság és a lengyel hatóságok egyetértettek abban, hogy a Bizottság közvetlenül a Gdyniai Hajógyárral kezdeményez technikai megbeszélést, hogy összegyűjthesse a Lengyelország által javasolt kiegyenlítő intézkedések értékeléséhez szükséges adatokat.

(28) A Bizottság a Gdański Hajógyárnak küldött 2007. március 29-i levelében a gyár kapacitásáról kért műszaki információt. A 2007. április 19-én kelt és 2007. május 3-án iktatott levelében a gyár válaszolt a fenti kérésre. Mivel az adott információk nem bizonyultak elégségesnek, a Bizottság 2007. május 10-én kelt levelében további információkat kért, amelyre a gyár a 2007. május 31-én kelt és 2007. június 7-én iktatott levelében válaszolt. A Bizottság a 2007. június 14-i levelében további kérdések tisztázását kérte Lengyelországtól és kilátásba helyezte, hogy ennek elmulasztása esetén az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendelet [4] (információnyújtási rendelkezés) 10. cikkének (3) bekezdése (alapján határozatot fogad el. Lengyelország a 2007. június 22-én kelt és 2007. június 26-án iktatott levelében válaszolt. Mivel a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a válasz nem volt kielégítő, így 2007. július 19-én a 659/1999/EK rendelet 10. cikkének (3) bekezdése alapján határozatot fogadott el.

(29) A Bizottság a 2007. május 29-i levelében átfogó tájékoztatást kért a privatizációs folyamat új fejleményeiről, és e kérését a 2007. június 6-i levelében megismételte. Lengyelország ezekre a kérésekre a 2007. június 22-én kelt és 2007. június 25-én iktatott levelében válaszolt, majd egy 2007. június 28-i újabb információkérést követően a 2007. július 11-én kelt és ugyanaznap iktatott levelében kiegészítette a korábban benyújtott információkat. A Bizottság a 2007. július 31-i levelében további információt kért a privatizációs folyamatra és a tervezett kiegyenlítő intézkedésekre vonatkozóan.

(30) Lengyelország a 2007. augusztus 20-án kelt és 2007. augusztus 21-én iktatott levelében információt adott a tervezett kiegyenlítő intézkedésekről. A 2007. augusztus 30-án kelt és ugyanaznap iktatott levélben, valamint a 2007. szeptember 4-én kelt és szeptember 10-én iktatott levélben további információt nyújtott a kiegyenlítő intézkedésekről. A Bizottság 2007. október 3-án kelt levelében válaszolt.

[4] HL L 83., 1999.3.27., 1. o.

(31) 2007 júliusától a Bizottság és a lengyel hatóságok intenzív levelezést folytattak a Gdański Hajógyár privatizációs folyamatáról. A Bizottság a 2007. július 30-án, 2007. augusztus 13-án, 2007. október 3-án, 2007. november 30-án és 2008. január 17-én kelt levelében kért információt a privatizációs folyamatról. A lengyel hatóságok a 2007. augusztus 21-én kelt és 2007. augusztus 27-én iktatott, 2007. szeptember 24-én kelt és 2007. szeptember 25-én iktatott, 2007. október 23-án kelt és 2007. október 24-én iktatott, valamint 2007. október 25-én kelt és 2007. október 29-én iktatott levélben válaszoltak. A 2007. december 19-én kelt és 2007. december 20-án iktatott levelében Lengyelország jelezte, hogy az ISD Polska új részvényeket venne át a gyár részvényeiből, amely révén megszerezné a társaság feletti ellenőrzést. Az ISD Polska, a Gdański Hajógyár új tulajdonosa a 2008. január 25-én küldött elektronikus levelében kiegészítő információt adott.

(32) Ugyanekkor 2007. június 14-én kelt levelében a Bizottság arra kérte a lengyel hatóságokat, hogy szolgáltassanak információt a Gdański Hajógyár által a hivatalos vizsgálati eljárás megindítása után kapott állami támogatásról. A lengyel hatóságok a 2007. július 11-én kelt és ugyanaznap iktatott levelükben válaszoltak. A Bizottság 2007. november 13-án kelt levelében további magyarázatot kért. Lengyelország a 2008. január 9-én kelt és ugyanaznap iktatott levelében válaszolt.

(33) 2008. január 24-én megbeszélésre került sor a lengyel hatóságok, a Gdański Hajógyár új többségi tulajdonosa – az ISD Polska – és a Bizottság között, amely során a technikai jellegű tárgyalások az új többségi tulajdonosnak a gyár szerkezetátalakítására vonatkozó terveire kezdtek összpontosítani. A lengyel hatóságok információt nyújtottak a 2008. január 25-én kelt és 2008. január 28-án iktatott, valamint a 2008. január 30-án, illetve 2008. február 4-én kelt és mindkét esetben még ugyanaznap iktatott levelükben. 2008. február 14-én kelt és 2008. február 19-én iktatott, 2008. február 15-én és 2008. február 21-én kelt, mindkét esetben 2008. március 3-án iktatott, 2008. február 26-án kelt és 2008. március 12-én iktatott, 2008. március 10-én kelt és ugyanaznap iktatott, valamint a 2008. április 10-én és 11-én kelt, mindkét esetben 2008. április 17-én iktatott levélben nyújtottak további információt. A Bizottság 2008. január 30-án, február 14-én, február 25-én és február 28-án kelt levelében válaszolt. 2008. február 11-én és március 18-án megbeszélésekre került sor a lengyel hatóságok, az ISD Polska és a Bizottság képviselői között.

(34) A Bizottság 2008. április 22-én kelt levelében ismét felszólította Lengyelországot a gyár szerkezetátalakítási terve átfogó tervezetének benyújtására. Ebben a levélben a Bizottság jelezte, hogy a kért információ benyújtásának elmulasztása esetén a 659/1999/EK rendelet 10. cikkének (3) bekezdése alapján határozatot fogad el. E levelet követően a Bizottság információt kapott a gyártól a 2008. április 23-án kelt és ugyanaznap iktatott, valamint a 2008. április 25-én kelt és 2008. április 29-én iktatott levélben. A 2008. április 30-án kelt levelében a Bizottság megismételte az információkérést. Lengyelország a 2008. május 12-én kelt és 2008. május 13-án iktatott levelében, az ISD Polska pedig a 2008. május 9-én kelt és ugyanaznap iktatott, a 2008. május 16-án kelt és 2008. május 26-án iktatott, valamint a 2008. május 26-án kelt és ugyanaznap iktatott levelében szolgáltatott kiegészítő információt.

(35) Mivel korábban Lengyelország nem adott meg minden, a Bizottság által kért információt, 2005. május 23-án a Bizottság a 659/1999/EK rendelet 10. cikkének (3) bekezdése alapján határozatot fogadott el. Lengyelország a 2008. június 26-án kelt és ugyanaznap iktatott levelében válaszolt.

(36) Lengyelország a 2008. július 1-jén és a 2008. július 2-án kelt, mindkét esetben 2008. július 3-án iktatott levelében további információt nyújtott. A 2008. július 4-én kelt levelében a Bizottság kiegészítő információt kért, amelyet Lengyelország a 2008. július 7-én kelt és ugyanaznap iktatott, 2008. július 8-án kelt és ugyanaznap iktatott, valamint a 2008. július 8-án kelt és 2008. július 9-én iktatott levelében nyújtott be. Lengyelország további információt nyújtott a 2008. július 10-én kelt és ugyanaznap iktatott, 2008. július 10-én kelt és 2008. július 11-én iktatott, 2008. július 11-én kelt és ugyanaznap iktatott, 2008. július 16-án kelt és 2008. július 17-én iktatott, 2008. július 17-én kelt és 2008. július 18-án iktatott, 2008. július 18-án kelt és 2008. július 25-én iktatott, a 2008. július 21-én, 2008. július 28-án, 2008. augusztus 4-én, 2008. augusztus 13-án, 2008. augusztus 20-án, 2008. augusztus 21-én, 2008. augusztus 25-én, 2008. szeptember 1-jén, 2008. szeptember 8-án, 2008. szeptember 9-én és 2008. szeptember 10-én kelt – minden esetben a beérkezés napján iktatott – levelében.

(37) 2008. szeptember 12-én Lengyelország benyújtotta a Gdański és a Gdyniai Hajógyár felülvizsgált közös szerkezetátalakítási tervét. Lengyelország további információt nyújtott a 2008. szeptember 16-án, 2008. szeptember 17-én, 2008. szeptember 19-én, 2008. szeptember 23-án, 2008. szeptember 25-én, 2008. szeptember 26-án, 2008. október 1-jén, 2008. október 2-án, 2008. október 3-án kelt – minden esetben a beérkezés napján iktatott – levelében. További információt nyújtottak a 2008. október 6-án kelt és 2008. október 7-én iktatott, valamint a 2008. október 22-én kelt és ugyanaznap iktatott levélben. A 2008. november 3-án kelt és 2008. november 4-én iktatott levelében Lengyelország jelezte, hogy külön tervet fog benyújtani a Gdański Hajógyárra vonatkozóan. A 2008. november 4-én kelt és 2008. november 5-én iktatott levélben a lengyel hatóságok benyújtották a Gdański Hajógyár szerkezetátalakítási tervének nem teljes tervezetét.

(38) 2008. november 6-án a Bizottság elutasító határozatot ([5]) hozott a Gdyniai Hajógyárral kapcsolatban, amelyben megállapította, hogy az ISD Polska által a Gdyniai Hajógyár és a Gdański Hajógyár számára készített szerkezetátalakítási terv összeegyeztethetetlen az állami támogatásra vonatkozó szabályokkal.

(39) 2008. december 8-án Lengyelország külön szerkezetátalakítási tervet készített a Gdański Hajógyár vonatkozásában. A 2008. december 11-én kelt és ugyanaznap iktatott levélben további információt nyújtott.

(40) A 2008. december 23-án kelt és 2008. január 12-én iktatott, valamint a 2009. február 13-án kelt és ugyanaznap iktatott levélben a Bizottság további tájékoztatást kért, amelyet Lengyelország a 2009. január 30-án illetve február 20-án kelt – mindkét esetben a benyújtás napján iktatott – levelében megadott.

(41) A Bizottság a 2009. április 8-án kelt és ugyanaznap iktatott levelében további pontok tisztázását kérte. Lengyelország a 2009. április 16-án és 28-án kelt levelében – mindkét esetben a beérkezés napján iktatott – további információt nyújtott.

(42) 2009. május 8-án Lengyelország benyújtotta a Gdański Hajógyár felülvizsgált szerkezetátalakítási tervét. A tervet a beérkezése napján iktatták. Lengyelország a 2009. május 21-én, 2009. június 1-jén és 2009. június 5-én kelt – és minden esetben a beérkezés napján iktatott – levelében további pontokat tisztázott.

II. A TÁMOGATÁS RÉSZLETES LEÍRÁSA

1. A vállalat

(43) A támogatás kedvezményezettje a Stocznia Gdańsk S.A (a továbbiakban: Gdański Hajógyár). A vállalat Észak-Lengyelországban, a Gdańsk-Gdyniai-Sopot régióban található.

(44) A Gdański Hajógyár tevékenységei tengerjáró hajók építéséből és más, a hajóépítéssel kapcsolatos olyan tevékenységekből, mint hajórészek és acélrészek gyártásából, valamint különböző háttérszolgáltatásokból áll.

(45) A Gdański Hajógyár 1996-ban csődbe ment, és a vállalat vagyonát 1998-ban Lengyelország legnagyobb hajógyára, a Gdyniai Hajógyár vette meg, amely mintegy 20 km-re található a Gdański Hajógyártól. A gyár neve Gdański Hajógyár – Gdyniai Hajógyár Csoport lett. Ettől kezdve a Gdyniai Hajógyár szerződéseket kötött, nyersanyagot vásárolt és pénzügyi hátteret biztosított a Gdański Hajógyár termeléséhez. Bár a Gdański Hajógyár nagymértékben függővé vált az anyavállalattól, 2006-ban a lengyel hatóságok kormánystratégia keretében mégis úgy határoztak, hogy a gyárakat szét kell választani. 2006 augusztusában a Gdański Hajógyár részvényeinek nagy részét az állami tulajdonban lévő Ipari Fejlesztési Hivatal (a továbbiakban: IFH) és annak leányvállalata a Centrala Zaopatrzenia Hutnictwa vette át „adósságot saját tőkére váltó” ügylet útján. A ügylet révén a Gdański Hajógyár szétvált a Gdyniai Hajógyártól.

(46) Miután a lengyel hatóságok 2006 decemberében úgy döntöttek, hogy az életképesség helyreállítása esélyeinek javítása érdekében privatizálják a Gdański Hajógyárat, 2007. szeptember 17-én pályázati eljárást indítottak a Gdański Hajógyár újonnan megemelt tőkéjében történő részvényjegyzésre, a 2007. augusztus 10-i rendkívüli közgyűlés határozata szerint. Az ISD Polska – amely a Donbas ukrán acélgyártó leányvállalata, egyben a Gdański Hajógyár kisebbségi részvényese – 2007 novemberében kötelező erejű ajánlatot tett új részvények vásárlására. 2008 januárjától az ISD Polska lett a Gdański Hajógyár többségi tulajdonosa. 2008 júniusától a részvények 83,6 %-ának tulajdonosa az ISD Polska, a fennmaradó részé pedig az IFH volt. A részvénytőke eléri a 405 millió PLN-t.

(47) A Gdański Hajógyár három sólyateret bérel, amelyek teljes kapacitása (a vállalat adatai szerint) megközelítőleg 160 000 CGT (kompenzált bruttó űrtartalom. A vállalat korábban főként konténerszállító hajókat, ömlesztett rakományt szállító hajókat, hajórészeket, blokkokat és hajótesteket gyártott az anyavállalata, a Gdyniai Hajógyár és más vállalatok számára. A 2007-ben és 2008-ban lezajlott privatizáció után a gyár kisebb, különleges rendeltetésű hajótestek és félig felszerelt hajótestek gyártására állt rá. Emellett a gyár más gyáraknak készít blokkokat és hajórészeket, továbbá acélszerkezeteket más iparágak és építő ágazatok számára.

(48) 2006 végén a gyár 2 893 dolgozót foglalkoztatott, akik 60 %-a közvetlenül a gyártásban vett részt. 2008-ban a munkaerő 2 235 dolgozóra csökkent, ami 23 %-os esést jelent.

(49) A Gdański Hajógyár szerkezetátalakítása már 1998-ban megkezdődött, közvetlenül a csőd bejelentése és a vállalat eszközeinek a Gdyniai Hajógyár által történő átvétele után. A lengyel hatóságok által adott információk szerint a Gdyniai Hajógyár Csoport (amelyhez 2006 augusztusáig a Gdański Hajógyár is tartozott) legelőször 2002-ben került nehéz helyzetbe. Valójában az 1996-os csőd után a Gdański Hajógyár először 2002 első felében ért el nyereséget, majd azután jelentős veszteségekkel kezdett termelni. A csoport gondjai természetesen nem álltak meg a Gdański Hajógyárnál. A pénzügyi nehézségekhez olyan külső tényezők is hozzájárultak, mint az ázsiai verseny, a dollárhoz képest erős zloty, a Stocznia Szczecin Porta Holding S.A. problémái után a hajók esetében nyújtott finanszírozáshoz való hozzáféréssel kapcsolatos nehézségek, valamint az, hogy 1999-ben

([5]) A C 17/2005. számú, a Stocznia Gdyniai szerkezetátalakítási támogatásának ügyében 2008. november 6-án hozott, C(2008) 6771 bizottsági határozat (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

egy vihar ledöntötte a portáldarut a Gdyniai Hajógyárban. Más tényezők inkább belső jellegűek voltak. A megrendelések növelése érdekében – különösen a Gdański Hajógyár 1998-as megszerzése után megnövekedett termelési potenciál mellett – a Gdyniai Hajógyár számos olyan irányítási döntést hozott, amelyek a későbbiekben problémásnak bizonyultak. A Gdyniai Hajógyár tervezési, technológiai, pénzügyi és kereskedelmi kockázatokat vállalt (új termékek, prototípusok, a gyár számára olyan új hajók veszteséges építése, mint az ömlesztett rakományt szállító kis hajók, vegyi anyagot szállító hajók, ro-ro hajók, vegyianyag-gáz szállítók, ömlesztett rakományt szállító konténerszállítók és általános teherhajók). A működési költségek csökkentésének aránya szintén nem volt kielégítő.

(50) A csoport pénzügyi nehézségei következtében köztartozás és polgári jogi kötelezettségek teljesítésével kapcsolatos késedelmek, bérhátralék és nyersanyaghiány keletkezett, lassult a termelés, emelkedtek a költségek (munkaerőigény és bírságok) és a szerződések teljesítésében jelentős késedelem állt be.

(51) A gyár működésével kapcsolatos következő adatokat bocsátották rendelkezésre.

1. táblázat

A Gdański Hajógyár működése

(millió PLN-ben)

	1999	2000	2001	2002	2003	2005	2006	2007	2008
Forgalom	153	212	251	168	98	185,6	221	308	248
Üzemi eredmény (1999–2003); Nettó eredmény (2005–2008).	– 32	– 49	– 38	– 14 (*)	– 47	– 100	– 71	– 237	– 17

(*) 2002 első fele áttörést jelentett a gyár számára (amely 1998 óta szerkezetátalakítás alatt állt), mivel először ért el nyereséget féléves időszakra vetítve. A teljes 2002-es év eredménye azonban negatív maradt.

2. **Az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról szóló határozat**

(52) A hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozatában a Bizottság úgy határozott, hogy a határozat I. mellékletének A. részében felsorolt számos intézkedést 2004. május 1-jét megelőzően ítélték oda a Gdyniai Hajógyárnak, és azok a csatlakozást követően nem voltak alkalmazhatók a csatlakozási szerződés IV. mellékletének 3. pontja értelmében, ezért azokat az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárásban nem kell vizsgálni. E határozat tehát a 2004. május 1-je előtti intézkedésekkel nem foglalkozik. Mindazonáltal ezeket az intézkedéseket szerepeltetni kellett a csatlakozást követően odaítélt intézkedések közös piaccal való összeegyeztethetőségének értékelésében.

(53) A Bizottság azt is jelezte, hogy a Gdański Hajógyár érekében meghozott intézkedések egy része új támogatást képez, mivel azokat vagy 2004. május 1-je, azaz Lengyelországnak az Európai Unióhoz való csatlakozása után ítélték oda, illetve a határozata meghozatala idején még nem adták meg. A Bizottság ezen intézkedéseket a határozat II. mellékletének B. részében sorolta fel.

(54) Lényegében a Bizottság azzal érvelt, hogy a határozat II. mellékletének B. részében felsorolt intézkedések tekintetében a csatlakozás előtt nem született jogilag kötelező erejű határozat, jóllehet elismerte, hogy sor került ilyen jogilag kötelező erejű határozat meghozatalát célzó előzetes lépésekre.

(55) A köztartozásnak a (munkaerőpiac szempontjából különösen jelentős vállalkozásoknak nyújtott) állami támogatásokról szóló, 2002. október 30-i módosított törvény ([6]) 5a. fejezete szerinti eljárás értelmében történő átütemezése (a határozat II. melléklete B. részének 10–16. intézkedései) tekintetében a Bizottság megállapította, hogy az IFH, azaz az 5a. fejezet szerinti eljárásért felelős kormányhivatal elnöke által kiadott átütemezési határozat támogatás odaítélésére irányuló, jogilag kötelező erejű határozatot képez. Ebben az esetben viszont a csatlakozás előtt nem adtak ki ilyen jellegű átütemezési határozatot. ([7]) Ennek oka az, hogy az IFH elnöke által 2004. április 30-án kiadott, a 2004. márciusi szerkezetátalakítási tervet jóváhagyó határozat nem felelt meg az átütemezési határozattá történő minősítéshez szükséges anyagi és eljárásjogi követelményeknek, ennélfogva nem képez támogatás odaítélésére irányuló, jogilag kötelező erejű határozatot.

(56) A Bizottság elfogadta Lengyelország indokolását, miszerint az ilyen köztartozások után felhalmozódott kamatot automatikusan törlik a tőkével együtt, tekintettel annak járulékos jellegére, anélkül, hogy külön határozat kiadására lenne szükség.

([6]) A jogalapot a hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozat 3.2. pontja mutatja be részletesen.

([7]) A Gdanski Hajógyár szerkezetátalakítási határozatát valójában 2004. december 30-án bocsátották ki.

(57) A Bizottság nem talált bizonyítékot a határozat II. melléklete B. pontjának 17–22. pontjában szereplő intézkedések esetében jogilag kötelező erejű határozatra. Ezek a köztartozások átütemezésével kapcsolatos intézkedések más jogi aktusokon alapulnak, nem pedig a fent említett, 2002. október 30-i törvényen. A határozat II. melléklete B. pontjának 23. pontjában szereplő biztosíték tekintetében a Bizottság különösen Lengyelország fő érvére reagált, amely szerint ez az intézkedés szerepelt a Gdański Hajógyár 2004. márciusi szerkezetátalakítási tervében, amelyet a hajógyárak felügyelőbizottsága – amelyben az Államkincstár is képviseltette magát – jóváhagyott.

(58) A Bizottság különösen azt állapította meg, hogy amennyiben a részvényesek nem tették meg az ehhez szükséges intézkedéseket, a felügyelőbizottság nem volt jogosult a részvényesek tekintetében pénzügyi következménnyel járó határozatokat elfogadni. A Bizottság azt is megállapította, hogy még ha feltételezhető is, hogy a felügyelőbizottság jogosult volt ilyen határozatokat meghozni a részvényesek nevében és terhére, továbbra sem egyértelmű, hogy az ilyen határozat az állami támogatás odaítélésére irányuló, pozitív kötelezettségként jelenik-e meg az Államkincstár oldalán, mivel az állam mint piaci szereplő által hozott intézkedéseket általában nem hasonlíthatók azokhoz az intézkedésekhez, amelyeket az állam különböző közcélok elérése érdekében hoz meg.

(59) A Bizottság azt is megállapította, hogy a határozat II. melléklete B. pontjának 24. és 25. intézkedését (tartozás elengedése és tőkeinjekció) alternatívaként bejelentették annak fényében, hogy a Gdyniai Hajógyár nem volt képes végrehajtani a Gdański Hajógyár tervezett tőkeinjekcióját; ennélfogva nyilvánvaló, hogy ezeket az intézkedéseket nem adták meg a csatlakozás előtt így azok tervezett új támogatást képeztek.

(60) A Bizottság azt is megállapította, hogy a Gdyniai Hajógyár Csoport számára a lengyel exporthitel ügynökség, az Exporthitel-biztosító Társaság termelési garanciát nyújtott. A Bizottságban kétségek merültek fel e garanciák kereskedelmi jellegével kapcsolatban, mivel azokat az Exporthitel-biztosító Társaság nem kereskedelmi jellegű tevékenységének keretén belül adták meg (államkincstári garanciával). Mivel a csoport pénzügyi nehézségekkel küzdött, a Bizottság nem biztos abban, hogy a biztosítási díjak megfelelően tükrözték a fennálló kockázatot, illetve, hogy az Exporthitel-biztosító Társaság által előírt biztosíték megfelelő volt.

(61) A Bizottság, mivel megállapította, hogy a Gdyniai Hajógyár javára szóló számos intézkedés új támogatásnak minősül, kétségeit fejezte ki abban a tekintetben, hogy a támogatás szerkezetátalakítási támogatásként jóváhagyásához szükséges feltételek teljesülnek-e.

3. **Az érdekelt felek észrevételei**

a) A Gdyniai Hajógyár Csoport észrevételei

(62) A Bizottság megállapítja, hogy maga a Gdański Hajógyár nem tett észrevételeket a hivatalos vizsgálati eljárás megindításával kapcsolatban. Az anyavállalata azonban észrevételeket tett a Bizottságnak a határozat II. melléklete B. pontjában felsorolt intézkedések tekintetében fennálló hatásköre tekintetében, másrészt a Bizottságnak e támogatás közös piaccal való összeegyeztethetőségét érintő kételyei tekintetében.

(63) Ami a köztartozás 5a. fejezet szerinti átütemezését illeti, a Gdyniai Hajógyár Csoport azzal érvelt, hogy a támogatás odaítélésének ténye átütemezési határozatnak minősül az IFH elnöke részéről. A Gdyniai Hajógyár Csoport ugyanakkor fenntartotta – amint azt Lengyelország is tette a bizottsági vizsgálat kezdeti szakaszában –, hogy a vonatkozó határozatot az Ipari Fejlesztési Hivatal elnöke 2004. április 30-án, azaz a csatlakozás előtt hozta meg.

(64) A Gdyniai Hajógyár Csoport azzal érvelt, hogy a támogatás odaítélése abból állt, hogy a csatlakozás előtt valamennyi állami hitelező egyetértett az 5a. fejezet szerinti átütemezéssel ([8]).

(65) Ellentétben azzal, amit Lengyelország állított a bizottsági vizsgálat első szakaszában, a kedvezményezett azzal érvelt, hogy 2003. június 30-át követően nem halmozódott fel késedelmi kamat az 5a. fejezet szerint átütemezett köztartozások után.

(66) A Gdynia Hajógyár Csoport a határozat más szempontjai tekintetében is tett észrevételeket. Különösen azt állította, hogy a hajógyárnak az Exporthitel-biztosító Társaság által juttatott termelési garanciák nem minősülnek állami támogatásnak. A Gdynia Hajógyár Csoport azzal érvelt, hogy az Exporthitel-biztosító Társaság garanciaprogramja olyan önfinanszírozó rendszer, amelyben a beszedett díjak hosszú távon meghaladják a fedezett kockázatokat és a ténylegesen kifizetett összegeket. A Gdynia Hajógyár Csoport ismertette azokat a feltételeket, amelyek mellett az Exporthitel-biztosító Társaság garanciát vállalt (díj és a megkövetelt biztosíték).

([8]) A részletek tekintetében lásd a hivatalos vizsgálat megindításáról szóló bizottsági határozat 67. pontját.

(67) Ami azt a követelményt illeti, hogy a támogatásnak a szükséges minimumra kell korlátozódnia, a Gdynia Hajógyár Csoport azzal érvelt, hogy a támogatás összege a lehető legkisebb mértékre korlátozódott, és hogy adott esetben nagyobb támogatás is indokolt lenne. A Gdynia Hajógyár Csoport arra is utalt, hogy még ha a Bizottság szűken is határozná meg a szerkezetátalakítási költségeket (azaz nem szerepeltetné ezek között a hajógyár üzemeltetési költségeit), e költségek finanszírozási komponense az állami támogatás nélkül is 30 % lenne, és így az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás ([9]) feltételei teljesülnek.

(68) A Gdynia Hajógyár Csoport azzal is érvelt, hogy a csoport számára nyújtott állami támogatás nem torzítja az európai versenyt, mert az európai hajógyárakra a távol keleti versenytársak jelentenek igazi veszélyt. A kedvezményezett elismerte, hogy konténerszállító hajókat más európai hajógyárakban is gyártanak, különösen Németországban, de az állította, hogy a Németországban gyártott konténerszállító hajók a kialakítás és a műszaki előírások tekintetében is különböznek.

b) Más érdekelt felek észrevételei

(69) Dánia és a Danish Maritime támogatta a Bizottság arra irányuló erőfeszítéseit, hogy biztosítsák az állami támogatásnak az alkalmazandó szabályokkal összhangban történő odaítélését. Rámutattak arra, hogy a hajógyártási világpiacon uralkodó versenyhelyzet eredményeként számos dán hajógyár zárt be vagy jelentett csődöt, és nem kapott állami támogatást. Azt is megerősítették, hogy a dániai hajógyárak termékskálája hasonló volt a lengyel hajógyárakéhoz, ezért a dániai hajógyárakat érinthette a nem tisztességes verseny. Dánia arra is ösztönözte a Bizottságot, hogy írja elő a Gdyniai Hajógyár számára kapacitásának csökkentését, hogy az állami támogatást ne a túlzott világszintű kapacitás növelésére fordítsák.

(70) A Ray Car Carriers, mint a Gdyniai Hajógyár legnagyobb vevője és a vállalat kisebbségi részvényese hangsúlyozta a Gdyniai Hajógyár szerepét saját működését illetően, tekintettel a hajógyárral fennálló szerződéseire.

(71) A Szolidaritás szakszervezet rámutatott a hajógyár hanyatló helyzetére, és azzal érvelt, hogy gyors szerkezetátalakításra volt szükség. A szakszervezet ismertette a hajógyárban már elvégzett egyes szerkezetátalakítási intézkedéseket, és kifejezte abbéli meggyőződését, hogy a rendelkezésére álló technológia és munkaerő révén a hajógyár beállhat a nyereséges európai hajógyárak sorába. Ezért a szerkezetátalakítási terv végrehajtásához szükség volt az állami támogatásra.

([9]) A kedvezményezett azt állítja, hogy a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló 1999. évi közösségi iránymutatást (HL C 288., 1999.10.9., 2. o.) kell alkalmazni.

(72) A Forum Okrętowe lengyel hajógyártó szövetség ismertette a hajógyár nehézségeinek okait, és támogatásának adott hangot a szerkezetátalakítási folyamatot, valamint az ilyen célú állami támogatást illetően.

c) Lengyelország észrevételei

(73) A Gdyniai Hajógyár Csoporthoz hasonlóan Lengyelország mind a hatáskörrel, mind a támogatásnak a közös piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatban tett észrevételt.

(74) A köztartozás 5a. fejezet szerinti átütemezését illetően Lengyelország nem tett további észrevételt. A Gdyniai Hajógyár Csoport észrevételeire válaszul azonban Lengyelország egyet nem értését fejezte ki a lengyel jog Gdyniai Hajógyár Csoport általi értelmezése tekintetében.

(75) A határozat II. mellékletének B. részében felsorolt intézkedésekkel kapcsolatban Lengyelország nem cáfolta hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozatban foglalt bizottsági következtetéseket.

(76) Ami az új támogatás közös piaccal való összeegyeztethetőségét illeti, Lengyelország azt állította, hogy a 2004. márciusi szerkezetátalakítási terv szilárd gazdasági alapot teremtett a hajógyár szerkezetátalakításának folyamatához. Bár Lengyelország elismerte, hogy a szerkezetátalakítási folyamatot korlátozott pénzügyi forrásokkal hajtották végre, azzal érvel, hogy a gyár pénzügyi helyzetén már javított. A lengyel hatóságok ezt követően röviden bemutatták a 2004. márciusi szerkezetátalakítási tervben foglalt szerkezetátalakítási intézkedéseket annak igazolására, hogy a szerkezetátalakítás hatókörét tekintve nem pusztán pénzügyi jellegű volt. A hatóságok megvédték a 2004. márciusi szerkezetátalakítási tervben javasolt és a Gdyniai Hajógyár Csoporton belül megvalósított kiegyenlítő intézkedéseket. Ami azt a követelményt illeti, hogy a támogatásnak a szükséges minimumra kell korlátozódnia, Lengyelország azt állította, hogy a támogatást csak szerkezetátalakításra használták fel, és úgy nyilatkozott, hogy a támogatási intenzitás, azaz a támogatás összes szerkezetátalakítási költséghez – ideértve az üzemi költségeket is – viszonyított százalékos aránya 31 % volt. Lengyelország azzal érvelt, hogy a szerződéses árak újratárgyalása, valamint a halmozott nyereség és a hajógyárban várhatóan a jövőben keletkező pozitív pénzforgalom tekintendő „saját hozzájárulásnak”.

(77) A lengyel hatóságok részletesen ismertették az Exporthitel-biztosító Társaság garanciarendszerének működését, és azzal érveltek, hogy e garanciák nem minősülnek állami támogatásnak, mivel ezeket a garanciákat piaci feltételek mellett adták meg.

4. **A hivatalos vizsgálat megindításáról szóló bizottsági határozatot követő meghatározó események időrendben történő bemutatása**

(78) A bizottsági vizsgálatot és az annak során bekövetkező eseményeket az alábbiak foglalják össze.

(79) A hivatalos eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatra válaszul a lengyel hatóságok 2005 őszén kétféle magyarázatot adtak: először is megkérdőjelezték a Bizottság hatáskörét a határozatában új támogatásnak minősített intézkedések tekintetében, másodszor pedig azzal érveltek, hogy még ha ezeket az intézkedéseket új támogatásnak kell is minősíteni, szerkezetátalakítási támogatásként ezek összeegyeztethetők a közös piaccal. A Gdyniai Hajógyár hasonlóan reagált a bizottsági határozatra. Mindkét választ fent ismertettük.

(80) Lengyelország a támogatás összeegyeztethetőségével kapcsolatos érvének alátámasztására 2004 októberében nyújtotta be a Bizottsághoz a Gdyniai Hajógyár 2004. évi szerkezetátalakítási tervét, amely ugyanaz volt, mint amelynek tekintetében a Bizottság megindította a hivatalos vizsgálatot, mivel kétségei támadtak a terv hihetőségét és megalapozottságát illetően. A Bizottság mindazonáltal alaposan áttanulmányozta a 2004. évi szerkezetátalakítási tervet, és külső tanácsadó segítségét kérte. A Bizottság azt állapította meg, hogy a 2004. évi szerkezetátalakítási terv a szerkezetátalakítási támogatás jóváhagyása tekintetében a vonatkozó iránymutatásban előírt egyik feltételnek sem felelt meg. A 2006. február 22-i megbeszélésen a Bizottság kifejtette főbb kétségeit a lengyel hatóságok előtt. A Bizottság kiemelte, hogy a 2004. évi szerkezetátalakítási terv főbb gyengeségei az alacsony befektetések, a csekély tervezett termelékenység, a magas gyártási költségek, különösen az általános költségek és a hajógyár saját tőkealapjának elégtelen mértékű megerősítése. A hajógyárnak nyújtott támogatást működési támogatásnak kell tekinteni, amelyet a tartozások átütemezéséhez és a hajógyár folyamatos üzemeléséhez nyújtanak.

(81) 2005 decemberében a Bizottság hivatalos forrásokból ([10]) arról szerzett tudomást, hogy létrejött a Korporacja Polskie Stocznia (a továbbiakban: KPS), egy állami tulajdonú tőkecsoport, amelyet a három legnagyobb lengyel hajógyár, a gdyniai, a gdański és a szczecini egyetlen szervezet keretében történő integrálására hoztak létre (a továbbiakban: összevonási terv). A KPS fő feladata a hajógyárak termelésének finanszírozása volt. Lengyelország az eljárás egyetlen szakaszában sem tájékoztatta a Bizottságot az összevonási tervről, sem a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat előtt, sem azt követően.

(82) Ugyanakkor a Bizottság a sajtóból arról szerzett tudomást, hogy megbeszélések zajlanak a Gdyniai Hajógyár és a Gdański Hajógyár stratégiai befektetőknek történő eladásáról, valamint a két, addig ugyanazon csoport részeként működő vállalat szétválasztásáról. A Bizottság a 2006. január 13-i levélben felkérte a lengyel kormányt, hogy ismertesse a Gdyniai Hajógyárral kapcsolatos tényleges stratégiáját.

(83) Lengyelország a 2006. február 20-i levelében kifejtette, hogy korábban valóban foglalkoztak összevonási terv gondolatával, ezt azonban elvetették, és hamarosan új szerkezetátalakítási stratégiát vezetnek be a lengyel hajógyártási ágazatban.

(84) A 2006. február 22-i megbeszélésen és a 2006. március 13-án kelt levélben a lengyel hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a 2004. évi szerkezetátalakítási terv elavult, és azt módosítani kell. A lengyel hatóságok vállalták, hogy 2006 júniusára benyújtják a módosított szerkezetátalakítási tervet. A lengyel hatóságok a lengyel hajógyártási ágazatra vonatkozó új szerkezetátalakítási stratégia főbb jellemzőit is vázolták. Először is úgy tervezték, hogy a Gdański Hajógyárat a lehető leghamarabb kivonják a Gdyniai Hajógyár Csoportból. Másodszor a kormány engedélyezné a Gdyniai Hajógyárba és a Gdański Hajógyárba történő magántőke-injekciót, azzal a hosszú távú céllal, hogy a két hajógyárat teljes mértékben privatizálják.

(85) A Bizottság a 2006. évi szerkezetátalakítási terv első tervezetét 2006. június 9-én kapta meg. A Bizottság a hajógyárban tett látogatást és egy külső tanácsadó véleményének kikérését követően komoly aggodalmának adott hangot e tervezet tekintetében a 2006. június 14-i látogatás során, július 17-én pedig írásban is; ennek alkalmával rámutatott arra, hogy a szerkezetátalakítási terv nem tűnik kivitelezhetőnek és nem valószínű, hogy a verseny indokolatlan torzítása nélkül lehetővé teszi a hosszú távú életképesség helyreállítását. A Bizottság megjegyezte, hogy a szerkezetátalakítási stratégia nem a gyár különböző tevékenységei múltbeli nyereségességének alapos elemzésén alapult, hanem jelentős terjeszkedést feltételez a hajóépítő tevékenységben, továbbá nem volt valós kilátás a szerkezetátalakítás állami támogatástól mentes finanszírozására, és végül a terjeszkedésre való fókuszálás miatt a terv nyilvánvalóan nem felel meg a kiegyenlítő intézkedések kritériumainak. A kormányhivatalnak tekinthető Exporthitel-biztosító Társaság által nyújtott hajózási finanszírozási garanciákba vetett folyamatos bizalmat illetően a Bizottság arra figyelmeztette a hajógyárat és a lengyel hatóságokat, hogy ezek a garanciák állami támogatásnak minősülnek.

(86) E figyelmeztetések ellenére a Lengyelország által végül 2006 szeptemberében, azaz kéthónapos késedelemmel benyújtott 2006. évi szerkezetátalakítási terv lényegében nem különbözött az első tervezettől.

([10]) A minisztertanács 2005. január 25-i és 2005. október 5-i jegyzőkönyvei, a honlapon közzétéve.

(87) 2006 augusztusában a Gdański Hajógyár részvényeinek többségét az ARP és annak leányvállalata, a Centrala Zaopatrzenia Hutnictwa vette át „adósság-tőkerész" ügylet útján (a Gdyniai Hajógyárnak a Gdański Hajógyárban birtokolt részvényei hitelbiztosítékként szolgáltak az ARP által a Gdyniai Hajógyárnak adott hitelre, amely egy részének megfizetése 2006 júniusában vált esedékessé). Ennek eredményeként a Gdański Hajógyár kivált a Gdyniai Hajógyár Csoportból.

(88) A Bizottság egy 2006. december 7-i megbeszélésen, és a 2007. január 29-én kelt levelében jelezte a lengyel hatóságoknál, hogy egy előzetes vizsgálat azt állapította meg, hogy a 2006. évi szerkezetátalakítási terv nem felelt meg a szerkezetátalakítási támogatás jóváhagyásához a jelenlegi iránymutatás szerint szükséges egyetlen feltételnek sem.

(89) Az említett megbeszélésen a lengyel hatóságok bejelentették, hogy privatizálni kívánják a Gdański Hajógyárat. Lengyelország jelezte, hogy a privatizációs folyamatot 2008 júniusáig be akarják fejezni. 2007. február 28-i levelében Lengyelország vállalta, hogy 2007 végéig privatizálja a Gdański Hajógyárat. A privatizációs dokumentumok elkészítése során Lengyelország arra kérte a Bizottságot, hogy adjon ki nyilatkozatot a Gdyniai Hajógyár tekintetében szükséges kiegyenlítő intézkedésekről, hogy a potenciális befektetőket pontos információkkal láthassák el.

(90) A következő hónapokban a Gdański Hajógyár vezetősége tárgyalásokat folytatott különböző lehetséges befektetőkkel annak érdekében, hogy olyan stratégiai befektetőt találjanak a gyár számára, amely megvenné a vállalat újonnan kibocsátott részvényeit, ekként biztosítva a szerkezetátalakításhoz szükséges pénzeszközöket és átvéve a vállalat ellenőrzését.

(91) Ugyanakkor a lengyel hatóságokkal 2006 decemberében létrejött megállapodását követően a Bizottság intenzív tárgyalásokat kezdett a lengyel hatóságokkal és a Gdański Hajógyárral a szükséges kiegyenlítő intézkedések meghatározásáról. 2007. február 28-án Lengyelország vállalta a Gdyniai Hajógyár egyik sólyaterének 2010 januárjától, vagyis azt követően történő bezárását, hogy feldolgozzák a függő megrendeléseket.

(92) A Bizottság arra kérte a Gdański Hajógyárat, hogy szolgáltasson információt annak érdekében, hogy eldönthesse, az említett javaslat valódi kiegyenlítő intézkedést képez-e. Mivel a benyújtott információ nem volt teljes és nem bizonyította, hogy a Lengyelország által javasolt kiegyenlítő intézkedések kielégítőek voltak, 2007. július 19-én a Bizottság a 659/1999/EK rendelet 10. cikkének (3) bekezdése alapján határozatot fogadott el, arra utasítva Lengyelországot, hogy, nyújtsa be a megfelelő információkat a Gdański Hajógyár kiegyenlítő intézkedései kérdésének megoldására.

(93) A lengyel hatóságok 2007. augusztus 20-án kelt levelükben válaszoltak azzal érvelve, hogy egynél több sólyatér lezárása nem oldaná meg a problémát, mivel ezzel lehetetlenné válna a gyár hosszú távú életképességének helyreállítása. Az ennek alátámasztására benyújtott tanulmány azonban azon a feltételezésen alapult, hogy a sólyaterek lezárása után nem hajtanának végre szerkezetátalakítási vagy más kiigazító intézkedéseket. A lengyel beadvány azt is javasolta, hogy a gyár jövőbeni tulajdonosa fontolóra vehetné új vízrebocsátó létesítmény beszerzését, mivel a gyár által addig használt sólyatereket harmadik felektől bérelték. Ezért 2007. október 3-i levelében a Bizottság megállapította, hogy a szükséges kiegyenlítő intézkedések kérdése megoldatlan maradt és Lengyelországnak megfelelően tájékoztatnia kellene a Gdański Hajógyár megvásárlása iránt érdeklődő lehetséges befektetőket arról az állami támogatásról, amelyet a gyár Lengyelországnak az Európai Unióhoz való csatlakozása után kapott, továbbá a valódi kiegyenlítő intézkedések elfogadásán alapuló, hiteles szerkezetátalakítási terv elkészítésének szükségességéről. A lengyel hatóságok azt is javasolták, hogy a szükséges kiegyenlítő intézkedések végrehajtásának hatóköréről és módszeréről meg kell állapodni a gyár új tulajdonosával.

(94) 2007 szeptemberében a lengyel hatóságok a 2007. augusztus 10-i rendkívüli közgyűlés határozatának megfelelően pályázatot írtak ki a Gdański Hajógyár javára elvégzett tőkeemelésből származó részvények jegyzésére. Az ISD Polska, az ukrán acélgyártó Donbas leányvállalata, amely a Gdański Hajógyárnak is a kisebbségi részvényese volt, 2007 novemberében kötelező ajánlatot tett az új részvények megvásárlására. Az újonnan jegyzett részvényeket az illetékes bíróság 2008 januárjában nyilvántartásba vette. Az ISD Polska megvásárolta a Gdyniai Hajógyártól, az IFH-tól és annak leányvállalatától a Cenzin-től a Gdański Hajógyár meglévő részvényeinek nagy részét. 2008 januárjától az ISD Polska birtokolta a Gdański Hajógyár részvényeinek 79 %-át. 2008 áprilisában az ISD Polska anyavállalata új leányvállalatot hozott létre, az ISD Stocznia-t. Ezt követően a Gdański Hajógyár részvényeit az ISD Polska átruházta az ISD Stocznia-ra, amely így a Gdański Hajógyár hivatalos tulajdonosa lett.

(95) A lengyel hatóságok, a Bizottság és a Gdański Hajógyár új többségi tulajdonosa – az ISD Polska – közötti első megbeszélésre 2008. január 24-én került sor. Ezután intenzív technikai tárgyalásokat folytattak az új többségi tulajdonosnak a gyárra vonatkozó szerkezetátalakítási terveiről. 2008. február 11-én és március 18-án újabb megbeszéléseket tartottak a lengyel hatóságok, az ISD Polska és a Bizottság képviselői.

(96) Válaszul a Bizottság információ iránti kérésére Lengyelország jó néhány dokumentumot nyújtott be, amelyek kidolgozatlan alternatív stratégiákat javasoltak az ISD Polska számára az állami támogatás vizsgálata tekintetében.

(97) Először is a Bizottság összefoglaló dokumentumot kapott, amely kiemelte az ISD Polska gyárat érintő szerkezetátalakítási stratégiájának néhány jellemzőjét és azon a feltételezésen alapult, hogy az állami támogatást (az ISD Polska szerint 20 millió EUR) visszafizetnék. Állítólag ezen alapult az ISD Polska döntése a gyár megvásárlásáról. Az ISD Polska később a 2008. március 18-i megbeszélésen jelezte, hogy ez a lehetőség már elvesztette a jelentőségét, mivel a visszafizetendő állami támogatás az ISD Polska által eredetileg becsültnél magasabb összeg volt.

(98) Másodszor a Bizottság megkapta az üzleti terv tervezetét, amely az iránymutatás alapján történő szerkezetátalakítást tartalmazta. E forgatókönyv alapján a gyárnak három különböző tevékenysége lenne: a fő tevékenységet képező hajógyártás, a szélerőművek gyártása és az acélszerkezetek gyártása. A gyár kapacitása vonatkozásában a terv alapján a tevékenység 2012-ig a három meglévő sólyatéren folytatódna, ezeket 2013-tól új úszó dokk váltaná fel. Az üzleti terv tervezete 183 millió EUR befektetésével számolt.

(99) Harmadszor ISD Polska elemzést juttatott el a Bizottsághoz, amely elvileg azt bizonyította, hogy két sólyatér azonnali bezárása és a termelés 2013-tól történő korlátozása megakadályozná a gyár életképességének helyreállítását.

(100) A privatizáció után a lengyel hatóságok által benyújtott, fent említett dokumentumok egyike sem tekinthető az iránymutatás által megkövetelt átfogó, következetes szerkezetátalakítási tervnek.

(101) 2008. április 22-i levelében a Bizottság ismét felszólította Lengyelországot, hogy nyújtsa be a gyár átfogó szerkezetátalakítási tervének tervezetét. Mivel úgy ítélték meg, hogy a benyújtott információ nem volt kielégítő, 2008. május 23-án a Bizottság a 659/1999/EK rendelet 10. cikkének (3) bekezdése alapján határozatot ([11]) fogadott el, amelyben arra utasította Lengyelországot, hogy nyújtson be az annak értékeléséhez szükséges minden dokumentációt, információt és adatot, hogy a Gdański Hajógyár életképessége helyreáll-e majd, és ha igen, mikor, továbbá, hogy megfelelő kiegyenlítő intézkedéseket hajtanak-e végre, az állami támogatást a minimálisra korlátozzák-e, és mi lesz az iránymutatások által előírt, állami támogatástól mentes saját hozzájárulás, tehát összefoglalva annak értékeléséhez, hogy a Gdański Hajógyárnak nyújtott szerkezetátalakítási támogatás összeegyeztethető lesz-e a közös piaccal. A kért információ benyújtásának határideje 2008. június 26. volt.

(102) A 2008. június 10-i megbeszélésen kiderült, hogy a lengyel hatóságok intenzív megbeszéléseket folytatnak az ISD Polskával és a Gdański Hajógyárral a Gdyniai Hajógyár lehetséges felvásárlásáról és a két hajógyár egyesítéséről. Lengyelország új kiegyenlítő intézkedéseket javasolt, és rámutatott arra, hogy az új befektető a privatizációban való részvételének feltételeként további állami támogatást igényel. Lengyelország arról is tájékoztatta a Bizottságot, hogy az ISD Polska készíti mindkét hajógyár szerkezetátalakítási tervét, amelyet – a fent említett információnyújtáson túlmenően – 2008. június 26-án nyújtanak be a Bizottságnak.

(103) A lengyel hatóságok kérelmére a Bizottság a 2008. június 10-i, és azt követően a 2008. június 13-i megbeszélésen arról tájékoztatta Lengyelországot és az ISD Polskát, hogy teljesíteni kell bizonyos keretfeltételeket, ha az ISD Polska fel kívánja vásárolni a Gdyniai Hajógyárat azzal a szándékkal, hogy azt a Gdański Hajógyárral együtt üzemelteti. Ezek a keretfeltételek a következők voltak: az ISD Polskának mindkét hajógyár vonatkozásában közös szerkezetátalakítási tervet készít 2008. június 26-ra, jelentősen hozzájárul a szerkezetátalakítás költségeihez, és a vonatkozó iránymutatásokkal összhangban érdemi kiegyenlítő intézkedéseket hoz. A Bizottság azt állította, hogy az ISD Polska szerkezetátalakítási költségekhez való tervezett hozzájárulása nem elégséges, a hajógyárnak a múltban nyújtott állami támogatások összegére és az ISD Polska által a privatizációval összefüggésben kért további támogatásra figyelemmel.

(104) 2008. június 26-án a Bizottság megkapta az ISD Polska által készített 2008. júniusi keltezésű szerkezetátalakítási terv tervezetét „Az új Gdansk-Gdynia Hajógyár szerkezetátalakítási terve" címmel, amely a Gdański és a Gdyniai Hajógyár közös szerkezetátalakítási stratégiáját mutatta be (a továbbiakban: közös szerkezetátalakítási terv [ISD]).

(105) 2008. szeptember 12-én Lengyelország benyújtotta az ISD Polska által készített „Az új Gdansk-Gdynia Hajógyár szerkezetátalakítási terve" című dokumentum végleges változatát (a szeptember 12-i közös szerkezetátalakítási terv), amely lényegében a 2008. június 26-i közös szerkezetátalakítási terv naprakész változata volt.

(106) 2008. november 6-án a Bizottság annak megállapításával fejezte be a Gdyniai Hajógyár szerkezetátalakítási tervével kapcsolatos vizsgálatát, hogy a gyárnak megadott támogatás összeegyeztethetetlen a közös piaccal, így előírta annak visszafizetését ([12]). Ebben a határozatban a Bizottság elutasította a szeptember 12-i szerkezetátalakítási tervet, mivel nem bizonyosodott be, hogy a terv helyreállítaná az egy csoporton belül működő két gyár

([11]) A 2008. május 23-i bizottsági határozat (C(2008) 2277).

([12]) A Sztocznia Gdyniai számára nyújtott szerkezetátalakítási támogatásról szóló, a C 17/2005. sz. ügyben 2008. november 6-án hozott C(2008) 6771. sz. bizottsági határozat.

hosszú távú életképességét, hogy a támogatást a szükséges minimumra korlátozódna, valamint hogy a támogatás által létrehozott versenytorzulás korlátozására irányuló intézkedéseket írnának elő.

(107) 2008 novemberében a Bizottság megkapta az ISD Polska által készített, kizárólag a Gdański Hajógyárra vonatkozó szerkezetátalakítási terv tervezetét. A Bizottság, a lengyel hatóságok és az ISD Polska közötti intenzív levélváltást követően 2009. május 8-án a Bizottság megkapta a Gdański Hajógyár végleges szerkezetátalakítási tervét „A Gdański Hajógyár szerkezetátalakítási terve. A 2008. december 5-i terv felülvizsgált változata" (a továbbiakban: a 2009. évi szerkezetátalakítási terv) címmel és 2009. május 7-i keltezéssel.

5. **A 2009. évi szerkezetátalakítási terv**

(108) A 2009. évi szerkezetátalakítási terv emlékeztet a gyár életképességének helyreállítására készített 2006. évi szerkezetátalakítási terv kudarcára, valamint meghatározza a gyár jelenlegi pénzügyi problémáinak okait. Kiemeli a gyár 2006-os privatizációjának, illetve a szerkezetátalakítást lehetővé tévő tőkeemelésnek a sikertelenségét. A terv felsorol makroökonómiai tényezőket – a lengyel zloty megerősödése a dollárral szemben, az acélárak növekedése –, és olyan külső tényezőket, mint például a gyárat elhagyó szakképzett munkaerő, a munkahelytől való gyakori távolmaradások, szervezetlenség és alacsony termelékenység.

a) Értékesítési stratégia

(109) A terv azon a feltételezésen alapul, hogy a gyár diverzifikálja a tevékenységeit. Azt feltételezik, hogy a vállalat évente körülbelül [… több mint 100] (*) ezer tonna acélt dolgoz fel: [kb. … 15 %] hajóépítésre, [kb. … 40 %] tonnát szélerőművek gyártására és [kb. … 45 %] tonnát acélszerkezetek gyártására.

(110) A hajógyártó ágazat tekintetében az ISD Polska a speciális tengerjáró hajók félig felszerelt hajótesteinek és a kutatóhajóknak a piaci szegmensét célozza meg.

(111) A piacelemzés az európai hajógyárak termelésével való összehasonlításon és a Gdański Hajógyár tapasztalatain alapul. A terv alapján a gyár más gyárak alvállalkozójaként tengerjáró hajók félig felszerelt hajótesteinek és kutatóhajóknak a gyártására fog összpontosítani. A 2009. évi szerkezetátalakítási terv részletezi a Gdański Hajógyárnak a tengerjáró hajók hajótesteinek gyártásában szerzett korábbi tapasztalatát és kifejti, hogy a gyárnak vannak megrendelései ilyen típusú hajókra.

(112) A tervezett gyártási portfolió szerint évente […] hajótestet/hajót gyártanak. A gyár azt tervezi, hogy hosszú távú együttműködési megállapodásokat ír alá a tengerjáró hajók szegmensére szakosodott hajógyárakkal, és ezeknek a gyáraknak teljes hajók részeit építi majd meg.

(113) A nem hajógyártó ágazat tekintetében az ISD Polska szélerőművek és acélszerkezetek gyártását tervezi. A terv szerint a szélerőművek gyártását 2012-ben kezdik meg […] szélerőművel, amelyet 2015-ig […] szélerőműre emelnek (80 méteres magasságú tornyok).

(114) A terv különböző acélszerkezetek (pl. daruk, előre gyártott elemek, raktárszerkezetek, acélszerkezetek az építő ágazat számára) gyártásával számol, amely a 2008-as [… több mint 10 000] tonnáról 2013-ig [… több mint 50 000] tonnára emelkedne ([13]).

(115) A szeptemberi szerkezetátalakítási terv részletesen bemutatja az ISD Polska (vagy más, a Donbas-csoportba tartozó vállalat) know-how-ját az acélszerkezetek területén. A tervek szerint a termelés egy részét a Huta Częstochowától a Gdański Hajógyárba hoznák át. A terv egy független tanácsadó által készített piaci tanulmány eredményeit foglalja össze, amely tanulmányt az acélszerkezetek szegmensének előkészítése során a Gdański Hajógyárban készítettek azt követően, hogy az ISD Polska abban 2007 elején részesedést szerzett. A tervvel összhangban ez a piaci tanulmány az acélszerkezetek szegmensének növekedését prognosztizálja Európában és különösen Lengyelországban (pl. infrastruktúra kialakítása a strukturális alapok segítségével). A terv kifejti, hogy a Gdański Hajógyár rendelkezik potenciállal az acélszerkezet-gyártási tevékenység fejlesztésére, figyelembe véve a piacon jelzett növekedést, a gyár tenger melletti, kedvező elhelyezkedését – amely lehetővé teszi az olcsó szállítást –, valamint az ISD Polska megszerzett tapasztalatait

(116) Az ISD Polska a Gdański Hajógyár átvétele után azonnal megkezdte az acélszerkezetek gyártását. 2008-ban a gyár mintegy [… több mint 10] ezer tonnányi acélszerkezetet értékesített, főként szélerőművek részeit.

(117) A 2009. évi szerkezetátalakítási terv az acélszerkezetek gyártásának volumenére vonatkozóan különböző előrejelzéseket tartalmaz, amint az a lenti 2. táblázatból látszik.

(*) A szövegnek bizonyos részei rejtve maradnak, hogy ne kerüljön a nyilvánosság elé bizalmas információ. Ezt négyszögletes zárójelbe zárt pontozott vonal jelöli.

([13]) Feltételezték, hogy a daruk gyártása a 2008-as […] tonnáról 2009-ben […] tonnára, a raktárszerkezetek gyártása a 2008-as […] tonnáról 2009-ben […] tonnára, az építőipar számára gyártott acélszerkezetek mennyisége […] tonnáról […] tonnára 2011-ben, a más gyártók számára épített hajórészek mennyisége pedig […] tonnáról […] tonnára fog emelkedni 2011-ben.

2. táblázat

Acélszerkezetek tervezett gyártása tonnában (2009. évi szerkezetátalakítási terv)

Termék	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Daru	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Előre gyártott elemek	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Raktárszerkezetek	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Acélszerkezetek az építőipar számára	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Összesen	[… több mint 10 000]	(…)	(…)	(…)	(…)	[… több mint 50 000]	[… több mint 50 000]

b) Ipari és működési szerkezetátalakítás

(118) A 2009. évi szerkezetátalakítási terv jelzi, hogy a gyár termelőeszközei jelentősen romlottak és az európai hajógyárak 1990-es évekbeli szintjén vannak. A tervezett befektetések elérik a [… 100 alatt] millió PLN-t a hajógyártás és [... 200 millió körül] PLN-t a hajógyártáson kívüli termelés esetében ([…] millió PLN a szélerőművekre és […] PLN az acélszerkezetekre).

(119) A hajógyártást érintő befektetéseket 2009 és 2011 között hajtják végre. A fő összetevők ([14]) az új vízrebocsátó infrastruktúrába, a portálhidas vágógépekbe, panelek feldolgozásába és szellőztetésbe történő befektetések. E befektetéseknek és a szervezeti változtatásoknak kellene javítani a termelékenységet a jelenlegi 45 munkaóra/CGT-ről 27 munkaóra/CGT-re ([15]).

(120) A főbb szervezeti változtatások a következőket érintik: eladások (szerződések), nyersanyag és szolgáltatások beszerzése, tervezési kapacitás, termelés, humán erőforrás és információtechnológia.

(121) A közös szerkezetátalakítási program olyan tervezési központ létrehozásáról rendelkezik, amelynek feladata lesz a hatékony termelés megszervezése az egyesített hajógyárak valamennyi szervezeti szintjén. E központ létrehozásának célja a tervezési hiányosságok áthidalása, az ütemezés, a költségvetés elkészítése és a gyártási eljárás ellenőrzése.

(122) Ami a szerződéskötéseket illeti, az ISD Polska szándékában áll, hogy új indexálási záradékokat vezessen be, amelyek megvédenek a gyárat a nyersanyagárak és a bérek emelkedésétől azáltal, hogy a kockázatot a hajótulajdonosra hárítják. A hajógyár új szerződésmintát is bevezet. Az ISD a szeptemberi közös szerkezetátalakítási tervhez néhány fennálló hajógyártási szerződés kivonatát is csatolta annak igazolására, hogy a hajógyár képes volt olyan indexálási záradékokat kikötni, amelyek fedezetet nyújtanak az acélár-ingadozásokkal szemben.

(123) A hajógyár az árfolyam-ingadozásokkal szembeni védelem érdekében be kívánja vezetni a szükséges infrastruktúrát, miután azonosította az árfolyamkockázatot generáló költségeket és bevételeket, és meghatározta az e kockázatvállalás megengedhető szintjét. A szerkezetátalakítási terv azt javasolja, hogy a kockázatkezelési rendszer négy pillérre épüljön: e kockázat figyelembevétele a hajógyár stratégiájának meghatározásakor (a kockázatviselés és kockázatkezelés meghatározása), a szervezeti struktúra kiigazítása, az információtechnológia alkalmazása és különböző kockázatminimalizálási módszerek elfogadása (természetes fedezet, indexálási záradékok a szerződésekben és olyan pénzügyi termékek vásárlása, mint amilyen a devizaopció és a határidős devizaárfolyam). A terv részletesebben ismerteti a javasolt árfolyam-fedezeti politikát. Ez három, a hajógyár által alkalmazandó árfolyam-fedezeti eszközt is meghatároz (természetes fedezet, fx határidős ügyletek, és devizaopciók); számszerűsíti a megrendelőkönyv árfolyamkockázatnak való kitettségét 2012-ig, és ezen az alapon megbecsüli e fedezeti eszközök költségét. A tervvel összhangban az ISD Polska számos bankkal felvette a kapcsolatot, amelyek az árfolyam-fedezeti ajánlat előkészítése céljából felkérték, hogy nyújtson be megfelelő árfolyam-fedezeti stratégiát. A tervvel összhangban ezt a stratégiát a szerkezetátalakítás első hat hónapjában kell elkészíteni.

(124) A termelés területén a cél az előregyártás helye és a hajó összeszerelő létesítmények közötti nagy távolságok miatti logisztikai problémák megoldása. A terv javaslata szerint meg kell változtatni a gyár alaprajzát és felül kell vizsgálni a hajógyártási technológiát. A hajógyártási ciklus lerövidítése érdekében a gyár biztosítja az optimalizált nyersanyag-utánpótlást és a gyártási folyamat zökkenőmentes működését, a rugalmasabb acélgyártó iparágba illeszkedett hajóépítő ipar ciklikus jellegéből adódó lehetséges munkaerő-tartalékokkal együtt.

([14]) A befektetések teljes listája az ISD Polska 2009. évi szerkezetátalakítási tervének 27. és 28. táblázatában található, a 138. és a 96–97. oldalon.

([15]) A 2009. évi szerkezetátalakítási terv (ISD Polska) 42. táblázata, 247. oldal.

(125) A beszerzések és az anyagok kezelésének tekintetében a fő cél a költségek csökkentése. A szerkezetátalakítási intézkedések magukban foglalják az anyagokról vezetett egységes, összefüggő adatbázis működtetését, a termelési tervnek megfelelő beszerzéseket, keretmegállapodások és elektronikus aukciók végrehajtását megtakarítások érdekében, készletgazdálkodást, az anyagbeszerzések legalább három ajánlat alapján történő lebonyolítását, beszerzési együttműködést a Huta Częstochowa-val stb.

(126) Az információtechnológia területén a gyár szakképzett munkaerő toborzását és képzését, a meglévő információtechnológia alkalmazásának bővítését és annak korszerűsítését, valamint a gyárban az egységes, minden vagy majdnem minden szervezeti egységet integráló információtechnológia-rendszer bevezetését tervezi.

(127) A foglalkoztatás területén a cél a nagymértékű fluktuáció és a távolmaradás kezelése. Az ISD Polska azt tervezi, hogy együttműködik egy helyi személyzeti tanácsadó céggel. A terv célja a vállalaton belül a karrierfejlesztési rendszerek bővítése, az ösztönző alapú fizetés bevezetése (túlmunkakezelés, a munkavállalók értékelése, a távolmaradás nyomon követése, továbbá a teljesítmény, a határidők betartása és a minőségi teljesítés alapján történő díjazás), és a vállalat identitásának kialakítása. A terv szerint az alkalmazottak számát csökkenteni kell.

(128) 2008 végén a vállalat 2 235 személyt foglalkoztatott. Az alkalmazottak száma tehát 2006 vége óta a 2 893 főről 658 munkavállalóval csökkent.

(129) A terv 2011 végéig a közvetlenül a gyártásban foglalkoztatott munkavállalók tekintetében […] fős, az adminisztrációs területen dolgozók, valamint a határozatlan idejű szerződéssel foglalkoztatottak tekintetében […] fős csökkentéssel számol. Másrészről a vállalat a munkavállalók fokozatos növelését tervezi a hajógyártáson kívüli tevékenységek területén […] dolgozóval (2013-ban) a szélerőművek gyártásában, illetve […] dolgozóval (2013-ban) az acélszerkezet-gyártási iparágában. Ennek eredményeként a vállalat által alkalmazott személyek számát […] fővel csökkentenék. A hajóépítés területén a tervezett foglalkoztatási cél [… 1 500-nál kevesebb] dolgozó.

(130) A felülvizsgált terv számítást tartalmaz a foglalkoztatás átszervezésének költségeiről és hatásairól.

(131) A tervezési tevékenységek területén a terv a tervező hivatal munkájának ésszerűsítését, valamint a gyártási folyamattal való jobb kapcsolatok kiépítését írja elő. A terv szerint kiegészítő eszközöket és rendszereket szereznek be a tervező hivatal számára; a hajóépítés esetében azonban szabványosított projekteket hajtanak végre, csökkentve ekként az új tervek kidolgozási költségeit.

(132) A terv röviden és általánosságban ismerteti az említett szervezeti szerkezetátalakítási intézkedések kívánt hatásait, és ezeket azzal a kijelentéssel számszerűsíti, hogy a termelékenység javulása körülbelül 12 munkaóra/CGT mértékű lesz ([16]).

c) Pénzügyi szerkezetátalakítás

(133) A pénzügyi szerkezetátalakítás területén a terv új állami támogatással számol, amelyből 46,7 millió PLN tőkeinjekcióból, 103,3 millió PLN pedig kölcsönből származna. Az új támogatás elérné összesen (névértéken) a 150 millió PLN-t.

d) Szerkezetátalakítási költségek és saját hozzájárulás

(134) A 2009. évi szerkezetátalakítási terv számszerűsítése alapján a Gdański Hajógyárban a korábban (2004. május 1-je után) felmerült szerkezetátalakítási költségek elérik a 405 millió PLN-t. A tervezett befektetések elérik a [kb. … 300] millió PLN-t. A tervben szerepel a 95,3 millió PLN felhalmozott köztartozás és […] millió PLN polgári jogi kötelezettség megfizetése. A foglalkoztatási szerkezetátalakítás várhatóan eléri a […] millió PLN-t. Előreláthatóan […] millió PLN-re lesz szükség a gyár pénzügyeinek (korábbi veszteségek fedezése, a megfelelő likviditás és tőke biztosítása) kiegyensúlyozására. Összességében a szerkezetátalakítási költségek elérik a [több mint 1 000 …] millió PLN-t.

(135) A terv feltételezi, hogy [kb … 500] millió PLN állami támogatástól mentes forrásokból, azaz saját hozzájárulásból kerül finanszírozásra. Ez az összeg tartalmaz 305 millió PLN-t az ISD Polska által biztosított (már bejegyzett és kifizetett) tőkeinjekció formájában, […] millió PLN-t a fölösleges eszközök eladásából és lízingbe adásából, valamint […] millió PLN-t a piacon megszerzendő és a nem a hajóépítési tevékenységbe történő befektetések finanszírozására irányuló befektetési hitelből.

(136) Ami az eszközök eladásából és lízingbe adásából származó bevételt illeti, a gyár a Kuznia Gdansk-ban meglévő részvényeinek (a részvények […] %-a) eladását tervezi. A gyár lehetséges vevőkkel kezdett tárgyalásokba, és ajánlatot is kapott a részvényekre, amelyet a szerkezetátalakítási tervben figyelembe vettek. Az ajánlott összeg […] millió PLN volt. Emellett a gyár eszközöket kíván bérbe adni a szomszédos együttműködő vállalatoknak, amelynek becsült bevétele (meglévő bérleti megállapodások alapján) […] millió PLN földterület bérletéből (2009–2012) és […] millió PLN gyártási létesítmények bérletéből (2009–2012).

([16]) Az ISD közös szerkezetátalakítási tervének 38. ábrája, 141. o.

(137) Ami a szélerőmű-gyártás fejlesztésére szánt […] millió PLN befektetési hitelt illeti, az üzletágat egy különleges rendeltetésű társaság működteti majd.

(138) Annak bizonyítására, hogy a szélerőművek gyártása vonzani fogja a külső tőkét, a lengyel hatóságok két banknak az ISD Stocznia finanszírozására vonatkozó feltételes kötelezettségvállalását nyújtották be, a 2009. június 1-jei projekt tekintetében. A szélerőmű-gyártás üzleti terve és a pénzügyi előrejelzések felülvizsgálata után a bankok úgy nyilatkoztak, hogy az üzleti terv alapjául szolgáló pénzügyi feltételezések a jelenlegi piaci feltételeket tükrözik, a szélerőmű projekt jelentős lehetőségeket rejt magában, valamint hogy a projektet életképesnek és nyereségesnek tartják.

(139) A bankok szélerőmű-projekt finanszírozására irányuló kötelezettségvállalásaihoz a következő feltételeknek kell teljesülniük: a) a Bizottság kedvező határozata a Gdański Hajógyár 2009. évi szerkezetátalakítási tervével kapcsolatosan, b) az ISD Stocznia megkapja a szélerőmű-projekt végrehajtásához szükséges összes közigazgatási engedélyt, c) jelzáloggal biztosított kötelezettség a Gdański Hajógyár egyik kijelölt területén d) a Bank hitelbizottságának és igazgatótanácsának kedvező határozata a projekt finanszírozása tekintetében. Az egyik bank kijelentette, hogy […] millió PLN erejéig hajlandó finanszírozni a projektet, a másik […] PLN megadására kész, ami összesen […] PLN-t jelent. Emellett a lengyel hatóságok benyújtottak egy, a két bank és az ISD Stocznia között létrejött megállapodást, amelyben a bankok úgy nyilatkoztak, hogy a projekt finanszírozásához hajlandóak konzorciumhitelt, vagy két párhuzamos hitelt adni. A bankok megerősítették, hogy a finanszírozást az aktuális piaci feltételekkel adják, bármely állami garancia nélkül.

e) Pénzügyi előrejelzések

(140) A terv pénzügyi előrejelzései a következő, főként külső szakértők becslései alapján levezetett feltételezéseken alapulnak.

(141) A 2009. évi szerkezetátalakítási tervben szereplő pénzügyi előrejelzések alapjául szolgáló feltételezések a 3. táblázatban találhatók.

3. táblázat

A 2009. évi szerkezetátalakítási tervben szereplő pénzügyi előrejelzések alapjául szolgáló feltételezések

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Infláció	1,80 %	2,13 %	2,44 %	2,31 %	2,28 %	2,26 %	2,24 %	2,19 %	2,15 %	2,11 %
WIBOR 3M	3,42 %	3,34 %	3,69 %	3,85 %	3,85 %	3,85 %	3,85 %	3,85 %	3,85 %	3,85 %
USD/PLN	3,00	2,70	2,50	2,35	2,32	2,32	2,32	2,32	2,32	2,32
EUR/PLN	3,90	3,75	3,50	3,30	3,25	3,25	3,25	3,25	3,25	3,25
Acélárak (EUR)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Az energiaárak változása	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %

(142) A fogyasztói árakra és a WIBOR 3M éves átlagszintjére vonatkozó feltételezések a 2009. február 6-i Global Insight előrejelzésén alapultak ([17]). Az árfolyamok esetében az előrejelzés egy Goldman Sachs jelentésen alapul, amely úgy számolt, hogy a következő négy évben a PLN erősödni fog az euróhoz képest, így a PLN/EUR arány 3,25-re emelkedik.

Hajógyártási tevékenység

(143) A terv a munkabérek növekedését jelzi a hajógyártásban. A bérek várhatóan [kb. … 15 %]-kal lesznek magasabbak 2009-ben a 2007-es szinthez képest. A következő évben a várt munkabér-növekedés eléri az évi […] %-ot. A szerkezetátalakítási terv megállapítja, hogy a pénzügyi válság, valamint a másik két lengyel gyár – Szczecin és Gdyniai – felszámolása miatt a munkavállalók pénzügyi elvárásai csökkentek, ezért ésszerű a feltételezés, hogy az elkövetkezendő években a bérnövekedés visszafogott lesz.

(144) A pénzügyi előrejelzések azon a feltételezésen alapulnak, hogy a hajógyártási tevékenység – azaz évi hat félig felszerelt tengerjáró hajó elkészítése – fogja biztosítani a gyár bevételeinek 30 %-át. A várt bevétel a gyár meglévő szerződéseiben megállapodott árakon, szándéknyilatkozatokon és más piaci forrásokon alapul. A terv feltételezi, hogy a hajógyártásból származó bevétel 2009-ben eléri majd a [… több mint 300] millió PLN-t, 2011–2015 között az évi [kb. … 300] millió PLN-t. A gyár várakozásai szerint a szerkezetátalakítás idején nyereséges lesz ([…] millió PLN 2009-ben, […] PLN 2010-ben, […] millió PLN 2011-ben, és meghaladja a […] millió PLN-t az azt követő években). A terv 2009-re pozitív készpénzforgalmat jelez azt becsülve, hogy a hajógyártási

([17]) A 2009. évi szerkezetátalakítási terv 16. melléklete.

tevékenység összesített nettó jelenértéke 2009–2018 között – figyelembe véve e befektetés maradványértékét – [… 400 és 500 között] millió PLN lesz. A várható belső megtérülési ráta eléri a [több mint … 20] %-ot.

Szélerőmű-gyártás

(145) A szerkezetátalakítási terv úgy számol, hogy a termelés 2012-ben kezdődik […] erőművel, majd 2013-ban […] erőműre, 2014-ben […] erőműre növekedik, 2015-re pedig eléri a […] célkapacitást.

(146) A terv alapján a szélerőművekből származó bevétel 2012-ben eléri a […] millió PLN-t, az azt követő években növekedni fog, 2015-től pedig meghaladja a […] PLN-t. A vállalat bizonyítékot nyújtott be arra vonatkozóan, hogy a gyár képes lesz az ISD csoporttól euróban meghatározott áron megszerezni a szükséges anyagokat. Mivel az anyagok a szélerőmű gyártási költségeinek […] %-át teszik majd ki, e tevékenységhez nincs szükség kiegészítő fedezetpolitikára.

(147) A szélerőmű ágazat becsült nettó jelenértéke [… több mint 200] millió PLN, a belső megtérülési ráta pedig mintegy [kb. … 20 %] (a 2009–2018-as időszakra).

Acélszerkezetek

(148) A terv jelentős bevétel-növekedést jelez az acélszerkezet-gyártási üzletágból, amely a 2009-es […] millió PLN-ről 2010-ben […] millió PLN-re növekedne, 2011-ben […] millió PLN-re, 2012-ben […] millió PLN-re, és mintegy […] PLN-re a következő években. A bruttó árrések a várakozás szerint a 2009-es […] %-ról 2013-ig […] %-ra fognak emelkedni. A terv ezt a feltételezést az ISD Polska meglévő know-how-jára és az acélszerkezet-gyártó üzletágban szerzett tapasztalatára hivatkozással indokolja. Mindazonáltal a terv azt is figyelembe veszi, hogy a várt árrések konzervatív becslést képviselnek és alacsonyabbak az ISD Polska által 2008-ban ténylegesen elért árréseknél ([18]). A becsült nettó jelenérték 2009–2018-ra eléri a [… 200 körül] millió PLN-t, a belső megtérülési ráta pedig [… több mint 50] %-ot (évente). Ez a magas belső megtérülési ráta abból a tényből következik, hogy a számítás nem veszi figyelembe az ISD Polska által addig végrehajtott befektetéseket (különösen a Gdański Hajógyár 305 millió PLN-es tőkeinjekcióját), hanem az acélszerkezet-gyártásból 2009 óta származó bevételen alapul. Emellett a vállalat érvelése szerint ezt a magas belső megtérülési rátát a gyár és az ISD csoport közötti szinergiák okozzák, amelynek köszönhetően a gyár eszközeiből származó jelentős bevételek biztosíthatók még korlátozott befektetések mellett is.

(149) A vállalat bizonyítékot nyújtott be arra vonatkozóan, hogy a gyár képes lesz euróban meghatározott áron megszerezni a szükséges anyagokat az ISD-től. Mivel az anyagok a szélerőmű-gyártás költségeinek […] %-át teszik ki, ezért e tevékenység tekintetében nincs szükség kiegészítő fedezetpolitikára.

Konszolidált tevékenység

(150) A várt törlesztési periódus […] év (névértéken) és […] év diszkontált feltételekkel. A terv pénzügyi előrejelzései szerint a diszkontált megtérülés (figyelembe véve a pénz értékének változását) […] év alatt fejeződhet be, miután a befektető 2017-ben részesedést szerez. Ez a számítás csak a befektető pénzügyi kötelezettségvállalásán alapul ([…] millió PLN: 305 millió PLN összegű tőkeinjekció és […] millió PLN a meglévő részvények megvételére).

(151) A teljes terv becsült nettó jelenértéke [… több mint 800] millió PLN körül van 2009–2018 között, a belső megtérülési ráta [… több mint 20] %.

(152) Az ISD Polska jelzi, hogy ezek a pénzügyi eredmények nagyon vonzók a befektetők számára. A terv szinergiát alakít ki az ISD csoporton belül. A Gdański Hajógyár megteremti a keresletet a Huta Czestochowa termékei számára. Ez a vertikális integráció lehetővé teszi a kereslet pontosabb előrejelzését a Huta Czestochowa-nál és kedvező lesz a Gdański Hajógyár számára is, amelynél így biztosított a rendszeres utánpótlás, beleértve a Huta Czestochowa-nál a hajógyártáshoz előállított néhány előre gyártott terméket is.

(153) A 2009. évi szerkezetátalakítási terv a 10 éves EBIDTA és a 10 éves felhalmozott nyereség alapjául szolgáló fő feltételezésekben történt bizonyos változások hatásait vizsgáló érzékenységvizsgálatot is tartalmaz. A terv különösen a következő kockázati tényezők pénzügyi kockázatait szemlélteti:

([18]) A 2009. évi szerkezetátalakítási terv 40. melléklete, amely az ISD Huta Czestochowa acélszerkezet-gyártó üzletágának jövedelmezőségét ismerteti.

— a PLN további erősödése – 3,0 PLN 1 EUR-ért – 2009–2012 között,

— a foglalkoztatási költségnek az alap forgatókönyvön túli további növekedése 200 bázisponttal,

— az alap forgatókönyv alapján a feltételezettnél 10 %-kal magasabb acélárak,

— az alap forgatókönyvben feltételezettnél alacsonyabb hatékonyság.

A fenti tényezők bármelyikének megvalósulása a megtérülési időszakot az alap forgatókönyvben feltételezett […] év helyett […] évre növelné. A vállalat azt állítja, hogy az eredmény alapján a tervet nem veszélyeztetik a változó piaci feltételek. A projekt nettó jelenértéke minden forgatókönyv esetében vonzó marad.

f) Az indokolatlan versenytorzulás elkerülése

(154) A támogatással létrehozott versenytorzulás korlátozására a 2009. évi szerkezetátalakítási terv a következő intézkedések végrehajtását írja elő. Először is a gyár be fog zárni a jelenleg használt háromból két sólyateret, amelyek a hajók vízrebocsátására használt termelőeszközök, és a hajógyártáshoz nélkülözhetetlenek. A gyár már felmondta a B5-ös (2009. július 1-jétől) és a B3-as (2010. január 1-jétől) sólyatér bérleti megállapodását.

(155) Másodszor a gyár vállalta, hogy legfeljebb egy vízrebocsátó létesítményt fog használni. Ha a gyár vásárol vagy más módon szerez (pl. bérel vagy lízingel) hozzáférést másik vízrebocsátó létesítményhez, a B1 sólyateret kiveszi a gyártásból (vagyis a határozat idején fennálló helyzet szerint felmondja a bérleti szerződést a B1 sólyatér tulajdonosával). A gyár által használt bármely más vízrebocsátó létesítmény legfeljebb kb. 100 000 CGT kapacitással rendelkezhet.

(156) Végül a gyár vállalta, hogy az e határozat elfogadását követő 10 éven át betartja a 100 000 CGT éves termelési kapacitást.

6. **A Gdański Hajógyárnak nyújtott állami támogatás**

(157) A lengyel hatóságok szerint 2004. május 1-je óta a Gdański Hajógyár érdekében számos állami támogatási intézkedést hoztak, amelyek az alábbi 4. táblázatban találhatók (lásd a (174) preambulumbekezdés után).

(158) A 4. táblázat feltünteti a 2004. május 1-je, azaz Lengyelországnak az Unióhoz való csatlakozása után nyújtott állami támogatást. A legtöbb intézkedést Lengyelország a 2007. július 13-i és a 2008. január 9-i levelében jelentette be. Ezen intézkedések naprakésszé tett listáját csatolták a 2009. évi szerkezetátalakítási tervhez (12. melléklet). A lista tartalmazza a hivatalos vizsgálati eljárásról szóló határozat I. mellékletének B. részében leírt intézkedések egy részét.

(159) Lengyelország további magyarázatot adott az adósságok 5a. fejezet szerinti átütemezése tekintetében is. A lengyel hatóságok kifejtették, hogy a hajógyár az Operator ARP Sp. z.o.o.-nak ([19]). engedményezett tartozások értékének 31,6 %-át elérő értékben adott át eszközöket az Operatornak ([20]). Lengyelország szerint a támogatási elem tehát az Operatorra engedményezett tartozások névértékének 68,4 %-a. Ezt a névértéket az alábbi 4. táblázat tartalmazza.

(160) Az Államkincstár által nyújtott, a 4. táblázat 16. intézkedéseként említett garanciát hivatalosan a Gdyniai Hajógyár Csoportnak nyújtották, de a Gdański Hajógyárban folytatott hajógyártásra. A lengyel hatóságok ezt az információt 2007. július 13-i levelükben közölték. Ezen túlmenően a 2009. évi szerkezetátalakítási tervben szereplő, a Gdański Hajógyár számára nyújtott állami támogatásról szóló információ tartalmazta az Államkincstár garanciáját. Az Államkincstár garanciájával biztosított hitelt 3M LIBOR + 100 bázispont kamatlábon adták meg, mivel a garancia megadásakor a lengyel hatóságok a teljesítési kockázatot 60 %-ra becsülték. Az államkincstári kezességvállalást a hajógyár által kiadott biankó ígérvény formájában megjelenő biztosíték és egy olyan közjegyzői okirat ellenében nyújtották, amelyben a hajógyár beleegyezik az eszközeinek a kezességvállalás értékének 120 %-áig történő végrehajtás alá vonásába. Az Államkincstár 0,4 %-os díjat alkalmazott a kezességgel fedezett összegre.

(161) A 4. táblázat 17. intézkedése a NORD/LB Bank Polska S.A. szerkezetátalakítási hitelére az IFH által a Gdański Hajógyár számára nyújtott garancia. A garanciát a 2005. augusztus 17-i megállapodással összhangban biztosították. A lengyel hatóságok 2008. január 9-i tájékoztatásukban azt állították, hogy ez az intézkedés 7. sz. intézkedésként szerepelt a vizsgálati eljárást megindító határozat II. mellékletének A. részében, vagyis a csatlakozás előtt megadott és a csatlakozás után nem alkalmazandó egyik intézkedésről van szó. A Bizottság azonban megállapítja, hogy a garancia-megállapodást 2005. augusztus 17-én írták alá, ami nyilvánvalóan a lengyel csatlakozás után történt. Ezenfelül a 2009. évi szerkezetátalakítási terv mellékletében a garancia állami támogatási intézkedésként szerepel.

([19]) Az 5a. fejezet alapján történő szerkezetátalakítási eljárásról részletek a hivatalos vizsgálati eljárást megindító határozat 3.2. pontjában szerepelnek.

([20]) Állami tulajdonban lévő társaság, amely az 5a. fejezettel összhangban köztartozások átütemezését végzi.

(162) A 4. táblázat tartalmazza a KPS által a gyár forgótőkeigényeinek finanszírozására megadott hiteleket. Lengyelország a 2007. július 11-i és 2008. január 9-i tájékoztatásában kijelenti, hogy ezek a hitelek nem képeznek állami támogatást, mivel a kamat mértéke megfelelt azon projekt kockázatértékelésének, amelyre a hitelt kérték.

(163) A 2005–2006-ban megadott hiteleket a KPS 9,70–11,62 %-os kamatokkal terhelte. Egyszeri díjat is felszámolt 0,1–0,4 %-os mértékben. A lengyel hatóságok szerint a KPS végrehajtás elfogadása, követelések engedményezése, feltétel nélküli fizetési meghagyás, biankó ígérvény vagy az eszközök zálogba adása formájában követelt biztosítékot ([21]).

(164) KPS 2004-ben jött létre, az Ipari Fejlesztési Hivatal 100 %-os tulajdonú leányvállalataként, a Hivatal kockázatitőke-alapjának működtetésére. Eredeti szerepe az volt, hogy Lengyelország három legnagyobb hajógyárának konszolidálásában működjön közre, ezt a projektet azonban 2006-ban megszüntették. A Lengyelország által 2006-ban adott tájékoztatás szerint ([22]), a KPS-t az Ipari Fejlesztési Hivatal tőkeinjekciójából, a Hivatal által nyújtott természetbeni hozzájárulásból (harmadik vállalatokban fennálló részesedések) és a Hivatal általi kezességvállalással biztosított, kifejezetten a hajógyáraknak juttatott pénzügyi támogatására irányuló feltöltődő bankhitelből kellett finanszírozni. A lengyel kormány honlapja szerint a KPS feladata volt az is, hogy az Ipari Fejlesztési Hivatal kezességvállalásával teljes mértékben biztosított kötvények kibocsátásával támogassa a hajógyártási műveleteket Lengyelországban. A „Hajógyártási (tengerészeti létesítmények gyártásával kapcsolatos) ágazati stratégia Lengyelországban 2006–2010 között" ([23]) című dokumentum is megerősíti, hogy a KPS-nek körülbelül 100 millió USD összegű adósságpapír kibocsátásával kellene pénzeszközöket generálnia, amelyeket a hajógyártási ágazat szerkezetátalakítására az Államkincstár által az Ipari Fejlesztési Hivatalnak átadott pénzeszközök formájában elkülönített eszközök fedeznének.

(165) A 4. táblázat tartalmazza a Gdański Hajógyár rendezetlen köztartozásait a lengyel hatóságok által a 2008. január 9-i tájékoztatásban és a 2009. évi szerkezetátalakítási tervben közöltek szerint. Lengyelország ebben a levélben megerősítette, hogy a Gdański Hajógyár nem teljesíti rendszeresen a köztartozásait.

([21]) A 2008. január 9-i levél, 15. o.
([22]) A 2006. február 17-én kelt és 2006. február 22-én iktatott levél.
([23]) Hajógyártási (tengerészeti létesítmények gyártásával kapcsolatos) ágazati stratégia Lengyelországban 2006–2010 között, 2006. augusztus, 30. o.

(166) A Gdański Hajógyár az Exporthitel-biztosító Társaságtól is kapott előlegfizetési garanciát (a továbbiakban: előlegfizetési garanciák vagy termelési garanciák). A gyár által megkapott garanciák listáját Lengyelország a 2007. július 11-i levelében benyújtotta. A lengyel hatóságok jelezték, hogy ezeket a garanciákat formálisan ugyan a Gdyniai Hajógyár Csoportnak adták meg, de azokat a Gdański Hajógyárban használták fel hajógyártásra. 2004. május 1-je után a Gdański Hajógyár összesen 20 garanciát kapott az Exporthitel-biztosító Társaságtól, összesen 346 372 107,33 PLN névértéken.

(167) Az ágazat általános jellemzője, hogy a hajógyárak saját maguk általában nem képesek elegendő forgótőkét termelni a hajók előállításához, ezért külső finanszírozást vesznek igénybe, akár hitelfelvétel (úgynevezett termelési hitel), akár a hajótulajdonosoktól a gyártás előfinanszírozására átvett előleg formájában. A hajótulajdonosok szokásosan az ár 80 %-át fizetik meg előre, a hajó kivitelezésének egyes döntő szakaszaihoz igazodó részletekben, a fennmaradó 20 %-ot pedig a szállításkor. A hajótulajdonosok részvétele a hajógyártás finanszírozásában tehát döntő fontosságú. Az Exporthitel-biztosító Társaság garanciáit azért adták a Gdyniai Hajógyárnak, hogy biztosítsák a hajótulajdonosoktól származó előleget a hajógyár szállítási kötelezettségének elmulasztásával kapcsolatos kockázattal szemben.

(168) Az Exporthitel-biztosító Társaság garanciaprogramjának ([24]) Gdyniai Hajógyárnak. Először szerződést kötöttek a hajótulajdonossal, amely szokásosan attól függött, hogy a hajógyár bizonyos időn belül igazolta, hogy a gyártás finanszírozását az Exporthitel-biztosító Társaság garanciája biztosítja. Az Exporthitel-biztosító Társaság határozatot adott ki, amelyben vállalta a hajó egésze finanszírozásának előlegfizetési garancia révén történő biztosítását. Az ezt követő egyedi megállapodásokban az Exporthitel-biztosító Társaság aktiválta a garanciát az egyes egyedi előlegek tekintetében (amelyekből általában négy volt). Az Exporthitel-biztosító Társaság átlagos kockázata a hajó leszállításával kapcsolatos kötelezettség hajógyár általi elmulasztása tekintetében szokásosan a beszerzési ár 80 %-a volt, azaz a hajótulajdonos által a leszállítás előtt kifizetett előlegek teljes összege. Ez az átlagos kockázat ismert volt, amikor az Exporthitel-biztosító Társaság kiadta a hajó hajótulajdonos általi finanszírozásának biztosításáról szóló határozatot. A garancia a hajó leszállításakor járt le.

([24]) A hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozatra Lengyelország által 2005. szeptember 2-án adott válasz.

(169) Az Exporthitel-biztosító Társaság változatos műveletekben vesz részt, ([25]) amelyek lényegében kereskedelmi tevékenységekre és az Államkincstár nevében végrehajtott és kezességvállalásával biztosított tevékenységekre oszlanak. Ez utóbbi tevékenységek céljára külön bankszámlát vezetnek „Interes Narodowy" néven. A Gdyniai Hajógyárnak nyújtott garanciák az Államkincstár által viszontbiztosított ügylet részei.

(170) A Lengyelország által adott tájékoztatás szerint az Exporthitel-biztosító Társaság a garancia összegétől függő díj ellenében előlegfizetési garanciát nyújtott a Gdyniai Hajógyárnak. Ez a díj évi 2 % volt a 35 millió PLN-t meg nem haladó garanciák és évi 1 % a 35 millió PLN-t meghaladó garanciák tekintetében. Az Exporthitel-biztosító Társaság biztosítékként a hajó, az építés alatt álló hajó és az építőanyagok tulajdonjogának átruházást kéri.

(171) A 4. táblázat azt mutatja, hogy a Gdański Hajógyár 2004. május 1-je óta teljes névértéken 405 030 629,80 PLN (mintegy 90 millió EUR) támogatást kapott.

(172) A terv új állami támogatást is számításba vesz, 46,7 millió PLN-t tőkeinjekció és 103,3 millió PLN-t hitel formájában. Összességében az új támogatás eléri a 150 millió PLN-t (névérték).

(173) Ezenkívül a 2009. évi szerkezetátalakítási terv feltételezi, hogy a szerkezetátalakítási időszak végéig a Gdański Hajógyár továbbra is megkapja az Exporthitel-biztosító Társaság garanciáit, évi mintegy 180 millió PLN erejéig. A feltételezések szerint a garanciadíjak – amennyire lehetséges – összhangban lesznek a Bizottság által állami támogatástól mentesként jóváhagyott garanciarendszerrel ([26]). E rendszer alapján a legmagasabb kockázati csoportba tartozó, de a garanciára még jogosult vállalatok biztosítási díja […] % a két évnél rövidebb garancia, és […] % a két évnél hosszabb garancia esetében.

(174) Egyszóval a szerkezetátalakítási támogatási intézkedések névértéke 555 030 629,80 PLN (405 millió PLN támogatást már megadtak és 150 millió PLN megadását tervezik), az Exporthitel-biztosító Társaság garanciáinak összértéke megközelítőleg 526 millió PLN (névértéken, ugyanis 346 millió PLN garanciát már megadtak és 180 millió PLN az Exporthitel-biztosító Társaság maximális éves kötelezettségvállalása e garanciákra).

([25]) Lásd még az N 105/07. sz. ügyben hozott, 2007. július 18-i bizottsági határozatot: Az exportszerződésekre vonatkozó garanciaprogram, rövid közlemény (HL C 214., 2007.9.13.). Ebben a határozatban a Bizottság elfogadta, hogy az Exporthitel-biztosító Társaság által a pénzügyi nehézséggel nem küzdő társaságokra alkalmazott garanciaprogram mentes az állami támogatástól.

([26]) Lásd még az N 105/07. sz. ügyben hozott, 2007. július 18-i bizottsági határozatot, exportszerződésekre vonatkozó garanciaprogram, rövid közlemény (HL C 214., 2007.9.13.).

4. táblázat

A Gdański Hajógyár számára 2004. május 1-je után nyújtott állami támogatás a lengyel hatóságok és az IDS Polska (PLN) által szolgáltatott adatok szerint

Szám	Odaítélő szerv	Támogatási eszköz	Jogalap:	A határozat vagy megállapodás száma	A támogatás-nyújtás időpontja	Hatálybalépés	A támogatásnyújtás időtartama	A támogatás névértéke
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
1.	Társadalombiztosítási Alap	átütemezés	2002.10.31-i törvény	Az ARP elnökének UPP/12/3/2004. sz. 2004.12.30-i határozata	2004.12.30.	2005.3.15.	egyszeri ügylet	13 521 851,00 (*)
2.	Pomerániai Adóhivatal	átütemezés	2002.10.31-i törvény	Az ARP elnökének UPP/12/3/2004. sz. 2004.12.30-i határozata	2004.12.30.	2005.3.15.	egyszeri ügylet	24 215 557,00 (*)
3.	Gdański I Adóhivatal	átütemezés	2002.10.31-i törvény	Az ARP elnökének UPP/12/3/2004. sz. 2004.12.30-i határozata	2004.12.30.	2005.3.15.	egyszeri ügylet	1 215 460,00 (*)
4.	Pomerániai vajdaság kormányzója	átütemezés	2002.10.31-i törvény	Az ARP elnökének UPP/12/3/2004. sz. 2004.12.30-i határozata	2004.12.30.	2005.3.15.	egyszeri ügylet	698 462,00 (*)
5.	Társadalombiztosítási Alap	átütemezés	2002.10.31-i törvény	Az ARP elnökének UPP/12/4/2005. sz. 2005.12.15-i határozata	2005.12.15.	2006.1.9.	egyszeri ügylet	2 975 558,00 (*)
6.	Pomerániai Adóhivatal	átütemezés	2002.10.31-i törvény	Az ARP elnökének UPP/12/4/2005. sz. 2005.12.15-i határozata	2005.12.15.	2006.1.9.	egyszeri ügylet	5 398 177,00 (*)
7.	Pomerániai vajdaság kormányzója	átütemezés	2002.10.31-i törvény	Az ARP elnökének UPP/12/4/2005. sz. 2005.12.15-i határozata	2005.12.15.	2006.1.9.	egyszeri ügylet	138 531,00 (*)
8.	KPS	kölcsön	A KPS alapszabály szerinti tevékenysége	03/06.2005. sz. hitelmegállapodás	2005.6.6.	2005.6.9.	2005.8.26.	7 000 000,00
9.	KPS	kölcsön	A KPS alapszabály szerinti tevékenysége	02/10.2005. sz. hitelmegállapodás	2005.10.27.	2005.10.28.	2006.1.31.	6 000 000,00
10.	KPS	kölcsön	A KPS alapszabály szerinti tevékenysége	01/01.2006. sz. hitelmegállapodás	2006.1.11.	2006.1.17.	2006.6.30.	9 000 000,00
11.	KPS	kölcsön	A KPS alapszabály szerinti tevékenysége	03/07.2006. sz. hitelmegállapodás	2006.7.27.	2006.8.7.	2006.10.31.	4 000 000,00

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
12.	KPS	kölcsön	A KPS alapszabály szerinti tevékenysége	03/07.2006. sz. hitelmegállapodás	2006.7.27.	2006.9.22.	2007.2.28.	8 000 000,00
13.	KPS	kölcsön	A KPS alapszabály szerinti tevékenysége	01/11.2006. sz. hitelmegállapodás	2006.11.8.	2006.11.16.	2007.7.20.	4 000 000,00
14.	PHZ Cenzin	tőkeinjekció	2000.9.15-i lengyel társasági törvény	A 2006.12.21-i törvény	2006.12.21.	2006.12.27. (7 millió PLN első részlet) és 2006.12.29. (13 millió PLN második részlet)	egyszeri tőkeinjekció	20 000 000,00
15.	Gdyniai Hajógyár	tőkeinjekció	2000.9.15-i lengyel társasági törvény	A 2005.6.27-i törvény	2005.6.27.	2005. július (12 millió PLN első részlet) és 2005.augusztus (8 millió PLN második részlet)	egyszeri tőkeinjekció	20 000 000,00
16.	Államkincstár	garancia a 8184/9–10. sz., 8184/12–13. sz. és 8184/18. sz. hajókra	Az Államkincstár és más jogi személyek által nyújtott garanciákról szóló 1997. május 8-i törvény (Jogi Közlöny 2003/174. sz., a módosított 1689.sz.)	2004.9.21-i 222/2004. sz. minisztertanácsi rendelet	2004.9.21.	2004.10.1.	2008.1.15-ig	161 285 903,00
17.	ARP	A NORD/LB hitelgaranciája	Az ARP alapszabályon alapuló tevékenysége	A 2005.8.17-i törvény	2005.8.17.	2005.8.17.	2000.6.30-ig	20 000 000,00
18.	Társadalombiztosítási Alap	a köztartozások végrehajtásának elhalasztása	—	—	—	2004.5.1.	2009.9.31. (**)	95 354 830,80 (*-**)
19.	Gdański Önkormányzat	a köztartozások végrehajtásának elhalasztása	—	—	—	2004.5.1.	2009.9.31. (**)	
20.	Gdański Önkormányzat	átütemezés	Az 1997.8.29-i adótörvény	Még nem adták meg	—	—	—	2 226 300,00
							ÖSSZESEN	**405 030 629,80**

(*) Az 5a. fejezet alapján átütemezett köztartozások. A táblázatban az Operatornak engedményezett kötelezettségek névértéke szerepel. A lengyel hatóságok szerint a kötelezettségek névértékének legalább 45 %-art elérő eszközöket szintén átruházták az Operatorra.

(**) A kötelezettségek megfizetésének tervezett időpontja a 2009. évi szerkezetátalakítási terv szerint.

(***) A 2009. évi szerkezetátalakítási terv szerint a végre nem hajtott köztartozások mértéke eléri a 63 013 631 PLN-t; azonban a lengyel hatóságok 2008. január 9-én kelt levelében benyújtott információ szerint a Gdański Hajógyár által felhalmozott köztartozások elérték a 90 245 096 PLN-t (beleértve az addig esedékes kamatokat is). Továbbá a szerkezetátalakítási költségek számszerűsítésénél a 2009. évi szerkezetátalakítási terv feltünteti, hogy a gyárnak 95 354 830,90 PLN összegű köztartozást kell megfizetnie. Ennek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a végre nem hajtott köztartozások teljes értéke a kamatokkal együtt eléri a 95 354 830,90 PLN-t.

III. **ÉRTÉKELÉS**

1. **A Bizottság hatásköre**

(175) A csatlakozási szerződés IV. mellékletének 3. pontja megállapítja az átmeneti mechanizmusra vonatkozó eljárást. Ez jelenti az új tagállamok európai uniós csatlakozása előtt hatályba léptetett és a csatlakozást követően még mindig alkalmazandó támogatási rendszerek és egyedi támogatási intézkedések jogi keretét.

(176) A csatlakozás előtt hatályba léptetett, és a csatlakozást követően már nem alkalmazandó támogatási intézkedéseket a Bizottság sem az átmeneti mechanizmusra vonatkozó eljárás, sem az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében megállapított eljárás alapján nem vizsgálhatja meg.

(177) Másfelől a csatlakozás után hatályba léptetett intézkedéseket a Bizottság – az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően – bejelentett támogatásként vagy jogellenes támogatásként értékeli.

(178) Egy adott intézkedés hatálybaléptetési időpontjának megállapításához a megfelelő kritériumot az a jogilag kötelező aktus jelenti, amellyel az illetékes nemzeti hatóság kötelezettséget vállal a támogatásnyújtásra ([27]). Az, hogy valamely közigazgatási aktus jogilag kötelező-e, a nemzeti jog hatálya alá tartozó kérdés. A Bizottságnak azonban – különösen határesetekben – képesnek kell lennie e közigazgatási aktusok felülvizsgálatára, valamint azok formája és tartalma alapján annak értékelésére, hogy ezek a kedvezményezettek részéről alkalmat adhattak-e lengyel bíróság előtt érvényesíthető jogos elvárásokra. A nemzeti közigazgatási aktusok felülvizsgálatára való képesség elengedhetetlen ahhoz, hogy – a Lengyelország által 2004. május 1-je után hatályba léptetett intézkedések tekintetében – a Bizottság gyakorolhassa kizárólagos hatáskörét az állami támogatásra vonatkozó általános tilalomtól való eltérések jóváhagyásában.

(179) A csatlakozást követően valamely adott intézkedést akkor kell alkalmazni, ha az a csatlakozás előtt lépett hatályba, de még a csatlakozást követően is alkalmat adhat kiegészítő állami támogatás nyújtására vagy a már biztosított támogatás növelésére, azaz ha az állam pontos gazdasági kötelezettségvállalása a támogatás hatálybaléptetésének napján és a csatlakozás napján sem ismert.

(180) A Bizottság a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatában a Lengyelország által szolgáltatott információk alapján azt a következtetést vonta le, hogy a Bizottságnak 2004. október 8-án bejelentett intézkedéssorozat tulajdonképpen – bejelentett vagy jogellenes – új támogatást képezett, mivel 2004. május 1. – Lengyelország európai uniós csatlakozásának napja után adták meg. A Bizottság ezt a következtetését nem változtatta meg a Lengyelország vagy harmadik személyek által a vizsgálat megindítását követően tett észrevételek ismeretében sem. A Bizottság fenntartja különösen, hogy hatáskörrel rendelkezik annak elbírálására, hogy a hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozat II. mellékletének B. pontjában felsorolt intézkedések összeegyeztethetők-e a közös piaccal. A Bizottság mindazonáltal megállapítja, hogy az intézkedések némelyike megszűnt (a hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozat II. mellékletének B. pontjában szereplő 23–25. intézkedés).

(181) A Bizottság az alábbiakban ismerteti, hogy miért nem fogadhatja el a Lengyelország és az érdekelt felek által előterjesztett érveket.

a) Az 5a. szerinti köztartozások átütemezése

(182) A Bizottság egyetért a Gdyniai Hajógyár Csoport azon észrevételével, hogy a köztartozások 5a. fejezet szerinti részleges átütemezéséhez az az esemény vezetett, hogy az Ipari Fejlesztési Hivatal elnöke elfogadta az átütemezési határozatot. A Bizottság azonban azt az okfejtést nem fogadja el, hogy ezt a határozatot 2004. április 30-án, azaz Lengyelországnak az Unióhoz való csatlakozása előtt fogadták el. A Bizottság a hivatalos eljárás megindításáról szóló határozatban kifejtette álláspontját, és sem Lengyelország, sem a Gdyniai Hajógyár Csoport nem terjesztett elő olyan érvet, amely ezt az álláspontját megváltoztatta volna. A Bizottság megismétli, hogy az április 30-i határozat csupán a 2004. márciusi szerkezetátalakítási tervet hagyta jóvá, és nem ütemezte át a köztartozásokat az 5a. fejezet értelmében. Az Ipari Fejlesztési Hivatal elnöke a csatlakozás előtt nem bocsáthatta ki az átütemezési határozatot, mivel nem rendelkezett az átütemezéssel érintett valamennyi közjogi hitelező és az Operator, a szerkezetátalakítási művelet végrehajtásáért felelős vállalat 5a. fejezet előírásai szerinti hozzájárulásával. A Bizottság megállapítja, hogy az Ipari Fejlesztési Hivatal elnöke elismerte ezt a tényt, amikor a 2004. április 30-i határozatában megemlítette, hogy az 5a. fejezet szerinti átütemezés lezárásához további határozatra lesz szükség, és amikor végül 2004. december 30-án, azaz a csatlakozást követően kiadta az átütemezési határozatot.

([27]) Az Elsőfokú Bíróságnak a T-109/01. sz., *Fleuren Compost kontra Bizottság* ügyben 2004. január 14-én hozott ítélete (EBHT 2004., II-00127. o., 74. pont).

(183) A Bizottság nem tudja elfogadni a Gdyniai Hajógyár Csoport azon érvét, hogy a köztartozások hitelezőinek a kinnlevőségeik átütemezéséhez az 5a. fejezet alapján történő hozzájárulása a lengyel jog szerint előírt, jogilag kötelező erejű aktust képezett. A kedvezményezett alapvetően azzal érvelt, hogy az 5a. fejezet nem lex specialis a köztartozások átütemezését lehetővé tevő más törvényekhez viszonyítva, és hogy az Ipari Fejlesztési Hivatal elnökének feladata az volt, hogy adminisztrálja és megkönnyítse a szerkezetátalakítási eljárást, nem pedig az, hogy az érintett és az egyedi tartozások tekintetében illetékes hatóságok helyébe lépjen. A Bizottság megállapítja, hogy a lengyel jog ezen értelmezése nincs összhangban Lengyelország addigi beadványaival, sem magának az 5a. fejezetnek a szövegével és szellemével. El kell ismerni, amint azzal a kedvezményezett is érvelt, hogy a 2002. október 30-i törvény „nem tiltja az átütemezést végző hatóságok számára, hogy határozatot hozzanak a tartozás átütemezéséről, amennyiben az általános rendelkezések szerint erre jogosultak". Mindazonáltal, amennyiben ezt tették volna, a tartozások a továbbiakban nem tartoznának az 5a. fejezet alkalmazási körébe, és nem vonatkoznának rájuk az ahhoz kapcsolódó előnyök sem: az Ipari Fejlesztési Hivatal által nyújtott hitelre való jogosultság, a folyamatban lévő végrehajtási eljárások felfüggesztése, csődeljárás alóli mentesség, és az esedékes összegeket terhelő kamat felhalmozódásának elmaradása.

(184) A Bizottság nem fogadja el a kedvezményezett azon érvelését, hogy 2006. június 30-a után nem halmozódott fel kamat az 5a. fejezet szerint átütemezett tartozások tekintetében. Lengyelország elutasította a lengyel jog ilyen értelmezését.

b) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat II. melléklete B. részének 23. intézkedése

(185) A Bizottság nem fogadja el Lengyelország azon érvelését, hogy a támogatást ténylegesen azon a jogcímen ítélték oda, hogy valamennyi vonatkozó odaítélő hatóság szóbeli nyilatkozatott tett a kormány lengyelországi hajógyárak szerkezetátalakításával foglalkozó munkacsoportjának (a hajógyártási ágazati csoportnak) a megbeszélésén. Az ilyen nyilatkozatok, ha ugyan sor került rájuk, pusztán szóbeliek, és egyértelműen szükség van további végrehajtási intézkedésre, hogy a lengyel jog szerint jogos elvárásnak legyen helye.

c) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat II. melléklete B. részének 24–25. intézkedései

(186) Végül a Bizottság megállapítja, hogy sem Lengyelország, sem pedig a Gdyniai Hajógyár Csoport nem vitatta azt a következtetését, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat II. melléklete B. részének 24–25. intézkedései új támogatást képeznek, így az EK-Szerződés 88. cikke alapján a Bizottság hatáskörébe tartoznak.

2. **Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatás**

2.1. *Állami támogatás megléte*

(187) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

(188) A Bizottság megítélése szerint a fenti (105)–(170) preambulumbekezdésben és a 4. táblázatban ismertetett valamennyi intézkedést az állam nyújtotta, vagy állami forrásból nyújtották, és mivel kimondottan egy vállalkozásra irányult, ezért szelektív is.

(189) A Gdański Hajógyár nagy európai hajógyár, a hajógyártó piac egyik jelentős szereplője. 2004. május 1-je óta a gyár továbbra is gyártott konténerszállító hajókat, miközben aktívan versenyez különösen németországi és dániai hajógyárakkal, amint azt Lengyelország és a Gdyniai Hajógyár Csoport elismerte, és amelyet Dánia és a dán hajógyártók szövetsége a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatra tett észrevételében megemlített. 2006 végén a konténerszállító hajók tették ki az európai hajógyárak megrendelőkönyvének 26 %-át ([28]). A gyár acélszerkezeteket, blokkokat és bordametszeteket gyárt, így sok olyan vállalattal versenyez, amelyek teljes hajókat építő hajógyárak alvállalkozóiként dolgoznak. Az elmúlt két évben a gyár tengerjáró hajókat kezdett gyártani, amely ágazatban más európai – például norvég – gyárak is tevékenykednek.

(190) A Gdański Hajógyárnak a köztartozások be nem hajtásán, termelési garanciákon, valamint számos tőkeinjekción és hiteleken keresztül történő folyamatos támogatása lehetővé tette a gyár számára, hogy az összes fennálló kockázat teljes mértékű elismerése és biztosítása nélkül kössön szerződéseket. Enélkül a versenytársai legalább részben átvették volna a piaci részesedését.

(191) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy a Gdyniai Hajógyárnak nyújtott állami támogatás érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

([28]) A CESA (Európai Hajógyári Szövetségek Közössége) 2006–2007. évi éves beszámolója.

(192) A Bizottságnak meg kell határoznia, hogy a Gdyniai Hajógyárnak nyújtott intézkedések jogellenes előnyben részesítették-e azt, és így torzították-e a versenyt, vagy fenyegettek-e a verseny torzításával.

(193) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy azáltal, hogy a Gdański Hajógyár teljes mértékben állami támogatásra hagyatkozott, olyan versenyellenes gyakorlatokat folytatott, mint a termelési költségek alatti árképzés, és nem viselte az ilyen gyakorlatok szokásos következményeit, nevezetesen a piacról való kilépést.

(194) A Bizottság megállapítja, hogy a Gdański Hajógyár legfőbb, állandó problémája az volt, hogy olyan szerződéseket kötött, amelyek a złotynak a hajógyártási üzletágban uralkodó pénznemmel, a dollárral szembeni folyamatos erősödése, valamint az acéllemezek emelkedő világpiaci árai miatt veszteségesnek bizonyultak. Ezeket a külső tényezőket már a 2003–2008. évi szerkezetátalakítási tervben, ezt követően a 2004. márciusi, majd a 2006. évi szerkezetátalakítási tervben ismét, végül pedig a 2008. márciusi szerkezetátalakítási terv során is a hajógyár működése szempontjából jelentős fenyegetésként határozták meg.

(195) Bár a hajógyár vezetése tisztában volt ezekkel a veszélyekkel, a hajógyár továbbra is anélkül kötött szerződéseket, hogy intézkedéseket tett volna e kockázatok csökkentésére. Ez az üzleti gyakorlat a hajógyártási piac korábban nem tapasztalt fellendülésével, a hajóépítési árak korábban nem tapasztalt szintekre emelkedésével jellemzett 2004–2008 közötti időszakban tovább folytatódott. E gyakorlat eredményeként a hajógyár fenn tudta tartani a működést és a foglalkoztatást, de a szokásos hajógyártása súlyos veszteségei árán.

(196) Ennek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a Gdański Hajógyár javára biztosított, a (150)–(170) preambulumbekezdésekben leírt valamennyi intézkedés olyan természetű volt, hogy a hajóépítési piacon torzította a versenyt vagy ezzel fenyegetett.

(197) A Bizottság megállapítja, hogy a lengyel hatóságok két kivétellel nem vitatták az e határozat hatálya alá tartozó intézkedések állami támogatásnak minősítését. Először is azt állították, hogy a Gdański Hajógyárnak a KPS által megadott kölcsönök nem minősülnek támogatásnak. Másodszor megkérdőjelezték az Exporthitel-biztosító Társaság által megadott garanciák támogatási jellegét, amelyeket állítólag a piacgazdasági szereplő elvének való megfelelés céljából adtak meg. Emellett a lengyel hatóságok a köztartozások behajtásának folyamatos elmulasztását nem jelentették be külön állami támogatásként.

(198) A Bizottság az alábbiakban kifejti, hogy miért tekinti e három intézkedést versenytorzító előnynek.

a) A köztartozások behajtásának folyamatos elmulasztása

(199) Azt az elvet, hogy a köztartozás folyamatos be nem hajtása önmagában állami támogatásnak minősül, az ítélkezési gyakorlat állapította meg ([29]). A lengyel hatóságok által adott tájékoztatás ([30]) egyértelműen rámutat arra, hogy a Gdyniai Hajógyárnak jelentős köztartozásai vannak egészen 2004-re visszamenőleg. Ezek a 4. táblázat 18. és 19. intézkedéseként szerepelnek. A lengyel hatóságok magyarázata szerint ([31]) a bizonytalan pénzügyi helyzete miatt a gyár 2004. május 1-je után nem tudta időben teljesíteni a köztartozásait, fennálló adósságának behajtását pedig a köztartozások hitelezői hivatalos határozatainak hiánya miatt folyamatosan halasztották.

(200) A 2009. évi szerkezetátalakítási terv feltételezése szerint a felhalmozott köztartozásokat 2009 szeptemberében befizetik, miután a gyár megkapta az állami támogatást. Ez azt mutatja, hogy a gyakorlatban a köztartozásokat korlátlan és határozatlan ideig halasztották el, és csak alkalomszerűen fizették vissza, amint azt a hajógyár pénzforgalma engedte. A Bizottság úgy véli, hogy egyetlen piacgazdasági hitelező sem fogadta volna el a tartozások olyan határozatlan időre történő elhalasztását, amely a privatizáció és az állami újratőkésítés bizonytalan eseményétől függ (ez utóbbi jogszerűsége és közös piaccal való összeegyeztethetősége is kétséges). Ezenfelül semmiféle jel sem utal arra, hogy a megfelelő állami hitelezők bármilyen kísérletet tettek volna követeléseiknek a Gdyniai Hajógyártól való behajtására, különösen végrehajtással vagy a csődjog szabályai szerint. A Bizottság ezért megállapítja, hogy a köztartozások folyamatos be nem hajtása olyan előnyt jelent, amelyben egy piacgazdasági magánbefektető nem részesítette volna a kedvezményezettet, és ezért ez a (kamatmentes) hitelhez hasonló állami támogatásnak minősül.

([29]) Jacobs főtanácsnoknak a C-256/97. sz. *DM Transport* ügyben (EBHT 1999., I-3915. o.), valamint a C-480/98. sz., *Spanyolország* kontra *Bizottság* ügyben (EBHT 2000., I-8717. o.) tett indítványa.
([30]) Különösen a 2008. január 9-i levél 3. melléklete.
([31]) A 2009. január 9-i beadvány.

(201) A 2009. évi szerkezetátalakítási terv szerint a be nem hajtott köztartozások teljes összege 63 013 631 PLN. A lengyel hatóságok által a 2008. január 9-i levelükben benyújtott információ szerint azonban a Gdański Hajógyár felhalmozott köztartozásai akkor elérték a 90 245 096,76 PLN-t (beleértve a kamatokat is). Ezen túlmenően, a szerkezetátalakítási költségek számszerűsítésénél a 2009. évi szerkezetátalakítási terv adatai szerint a gyárnak 95 354 830,90 PLN felhalmozott köztartozást kell visszafizetnie. Ennek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a be nem hajtott köztartozások értéke kamatokkal együtt eléri a fenti, 4. táblázatban szereplő 95 354 830,90 PLN-t.

b) KPS-hitelek

(202) A KPS által forgótőke-hitelek formájában nyújtott támogatás tekintetében a Bizottság nem tudja elfogadni Lengyelország azon érvét, hogy ezeket a hiteleket állami támogatástól mentesen nyújtották. A Bizottság szerint a KPS által felszámított kamatláb nagyjából 400 bázisponttal a referencia-kamatláb felett volt. Azt is megállapítja, hogy a Gdański Hajógyár több évig rendkívül bizonytalan pénzügyi helyzetben volt, jelentős veszteségei voltak és tartozásokat halmozott fel. A Gdański Hajógyár nem tudott más külső finanszírozást szerezni a termeléséhez. Forgótőkéjét a teljes mértékben az Exporthitel-biztosító Társaság garanciáiból, az Államkincstár által garantált hitelekből és a KPS-hitelek által fedezett előlegfizetésekből finanszírozta. Ezért nem tekinthető úgy, hogy a KPS által felszámított kamatláb teljes mértékben tükrözte volna a kockázatot. Igaz, hogy a KPS biztosítékot kért, de ennek a biztosítéknak az értéke kérdéses. Nem valószínű, hogy a KPS a hajógyár eszközeire biztosítékként első ranghelyi követeléseket tudott szerezni. Mindenesetre Lengyelország nem szolgáltatott olyan részletes információkat, amelyek alapján a Bizottság felmérhetné a kért biztosíték tényleges értékét.

(203) Végül a Bizottság megállapítja, hogy a KPS-t a kormány ellenőrzése alatt álló alapként hozták létre, közcélokra, és finanszírozását teljes mértékben az állam állta vagy biztosította az Ipari Fejlesztési Hivatalon keresztül. A „Hajógyártási (tengerészeti létesítmények gyártásával kapcsolatos) ágazati stratégia Lengyelországban 2006–2010 között" című dokumentum szerint a KPS „azért jött létre, hogy megszervezze a hajógyári termelés finanszírozását, mindaddig, amíg azt egy magánbefektető át nem veszi". A stratégia, amellyel nem csak gazdasági, de társadalmi és makroökonómiai célokat is el kívántak érni ([32]) különböző hatáskörökkel ruházza fel a KPS-t, az Ipari Fejlesztési Hivatalt, az Államkincstárt és más illetékes állami szervet. A KPS Ipari Fejlesztési Hivatalhoz és az Államkincstárhoz fűződő pénzügyi kapcsolata egyértelmű, és a KPS inkább a lengyelországi hajógyárak, többek között a gdyniai tekintetében az állami költségvetésben előirányzott eszközök átruházásában működik közre.

(204) Végül a Bizottság megállapítja, hogy a 2009. évi szerkezetátalakítási terv bejelentését tartalmazó levélben a lengyel hatóságok elismerik, hogy a KPS kölcsönei állami támogatást képeztek.

(205) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a KPS nem piacgazdasági befektetőként járt el, amikor forgótőke-hiteleket adott a Gdański Hajógyár számára. Ennélfogva a 4. táblázatban szereplő hitelek állami támogatást képeznek.

c) Az Exporthitel-biztosító Társaság garanciái

(206) Először is a Bizottság megállapítja, hogy az Exporthitel-biztosító Társaság termelési garanciáit hivatalosan a Gdyniai Hajógyár Csoportnak adták meg. E garanciák közül azonban néhányat kizárólag a Gdański Hajógyár – amely akkor a Gdyniai Hajógyár Csoport leányvállalata volt – hajógyártási tevékenységének finanszírozására fordítottak. A Gdański Hajógyár e garanciáknak köszönhette, hogy új szerződéseket tudott kötni és így folytatni tudta a hajógyártási tevékenységét.

(207) A hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozat elfogadását követő észrevételeiben Lengyelország azzal érvelt, hogy az Exporthitel-biztosító Társaság által a Gdyniai Hajógyárnak adott garanciák nem minősülnek állami támogatásnak. A Bizottság nem tudja elfogadni ezt az állítást.

(208) Először is a Bizottság arra mutat rá, hogy az Exporthitel-biztosító Társaság előlegfizetési garanciáiért az Államkincstár vállalt kezességet, és a kapcsolódó ügyleteket külön bankszámlán vezették „Interes Narodowy" néven. Ha ezen a számlán elegendő forrás áll rendelkezésre, az Exporthitel-biztosító Társaság felvehet hitelt az Államkincstártól, vagy részesülhet az Államkincstár hitelgaranciáiban. Ez olyan biztosíték, amelyre egy piacgazdasági szereplő nem támaszkodhat.

(209) Másodszor a Bizottság emlékeztet az N 105/07. ügyben 2007. július 18-án hozott határozatára ([33]), amelyben állami támogatástól mentesnek ismerte el azt a programot, amely szerint az Exporthitel-biztosító Társaság az Államkincstár kezességvállalásával nyújtott exportbiztosítási programját működtette. E program jelenleg olyan típusú termelési garanciákra terjed ki, mint amilyeneket a Gdyniai Hajógyárnak az elmúlt néhány évben nyújtottak. A Bizottság megállapítja, hogy a program egyértelműen kizárja ([34]) a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló iránymutatás szerint nehéz pénzügyi helyzetben lévő vállalatokat ([35]). E program fő jellemzője, hogy a garanciadíjakat kockázatértékelés alapján határozzák meg. A legmagasabb kockázati kategóriába tartozó vállalat garanciadíja például évi […] % a

([32]) „Hajógyártási (tengerészeti létesítmények gyártásával kapcsolatos) ágazati stratégia Lengyelországban 2006 és 2010 között", 7. o.

([33]) Az N 105/07. sz. ügyben hozott, 2007. július 18-i bizottsági határozat.

([34]) Az Exportbiztosítási Politikai Bizottság 2006. december 20-i 111/2006 határozata 3. cikke (1) bekezdésének 1. pontja.

([35]) HL C 244., 2004.10.1., 2. o.

két év alatti, és évi […] % a két év feletti garanciák esetében. Az alapdíj évi 2,8 %. Összehasonlításképpen, a Gdyniai Hajógyár évi 2 % díj ellenében kapott garanciát az Exporthitel-biztosító Társaságtól, ha a garancia nem haladta meg a 35 millió PLN-t, és évi 1 % díj ellenében, ha a garancia meghaladta az említett összeget.

(210) Egyértelmű, hogy a Gdański Hajógyár nehéz helyzetben lévő vállalatként nem jogosult a fent ismertetett – a Bizottság által állami támogatástól mentesként jóváhagyott – rendszer hatálya alá tartozó garanciákra. Ennélfogva a Gdański Hajógyárnak nyújtott garanciák nem mentesek az állami támogatástól.

(211) Ezenfelül nyilvánvaló, hogy a Gdyniai Hajógyárra kiszabott garanciadíj jóval elmarad az egészséges vállalatoknak juttatott garanciát terhelő alapdíjtól, és többszörösen alacsonyabb, mint a magas kockázatú vállalatokra kivetett díj, amelyek vállalatok azonban még mindig támogathatók a fent bemutatott programban. A Bizottság megállapítja, hogy a Gdyniai Hajógyárra alkalmazott garanciadíj nem felel meg a piaci díjnak, ezért e garanciák állami támogatásnak minősülnek.

(212) Harmadszor az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény ([36]) értelmében egy egyedi állami kezességvállalás akkor nem minősül állami támogatásnak, ha a hitelfelvevő nincs nehéz pénzügyi helyzetben. Itt egyértelműen nem ez a helyzet. Ugyanezen közlemény szerint, ha a hitelfelvevő nehéz pénzügyi helyzetben van, a kezesség támogatási eleme elérheti a kezességgel ténylegesen fedezett összeget.

(213) Végül a Bizottság megállapítja, hogy a Gdyniai Hajógyár kizárólag az Exporthitel-biztosító Társaság garanciáira és az Államkincstár kezességvállalására támaszkodott, és nem sikerült garanciához jutnia a piacon.

(214) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy az Exporthitel-biztosító Társaság nem piacgazdasági befektetőként lépett fel, amikor garanciát nyújtott a Gdyniai Hajógyárnak.

([36]) HL C 71., 2001.3.11., 14. o.

(215) A Bizottság megállapítja, hogy az ilyen típusú termelési garanciák tipikusan jellemzők a hajógyártó ágazatban. A garanciákat megadó Exporthitel-biztosító Társaság biztosítékként a hajó tulajdonjogának átruházását, az építés alatt álló hajót vagy az anyagokat kéri.

(216) A Bizottság úgy véli, hogy a Gdański Hajógyár számára 2004. május 1-je után odaítélt garanciákban rejlő támogatási elem becsült összege 18,9 millió PLN. Ezt az összeget a gyár által fizetett, illetve a piacon általában felszámított díjak összehasonlításával számították ki. Úgy tekinthető, hogy az Exporthitel-biztosító Társaság által alkalmazott állami támogatástól mentes programot lehetne hivatkozási alapul használni a piacon alkalmazandó díjak tekintetében. Ezt a referenciaszint 400 bázisponttal növelték meg azért, hogy tükrözze a további kockázatot, amely a nehéz helyzetben levő vállalatoknak – mint amilyen a Gdański Hajógyár is – nyújtott támogatással együtt jár.

(217) A Bizottság azt is megállapítja, hogy a 2009. évi szerkezetátalakítási terv szerint a Gdański Hajógyár továbbra is fel kívánja használni az Exporthitel-biztosító Társaság által nyújtott termelési garanciákat. A gyár e garanciákat – a Bizottság által jóváhagyott ([37]) támogatástól mentes rendszer alapján – a legmagasabb kockázati kategóriába tartozó vállalatok esetében alkalmazott feltételek mellett kapja meg. Jelen esetben ez évi […] %-os garanciadíjat jelent a két év alatti és évi […] %-os garanciadíjat a két év feletti garanciák esetében. A Bizottság megállapítja, hogy a nehéz helyzetben lévő vállalatok – mint a Gdański Hajógyár – a fent bemutatott programban nem jogosultak támogatási intézkedésre. Ebből következik, hogy a Gdański Hajógyár szerkezetátalakítása alatt az Exporthitel-biztosító Társaság által nyújtott garanciák állami támogatásnak minősülnek.

(218) A Bizottság úgy véli, hogy az Exporthitel-biztosító Társaság által nyújtott jövőbeni termelési garanciák állami támogatási elemének becsült értéke a piacon felszámított díjak 400 bázisponttal (a nehéz helyzetben levő vállalatoknak nyújtott garancia további kockázatának kifejezésére) emelt mértéke és a gyár által ténylegesen kifizetendő díj közötti különbség. A támogatási elem így kiszámított becsült mértéke mintegy 28,8 millió PLN.

([37]) Az N 105/07. ügyben hozott, 2007. július 18-i bizottsági határozat.

Következtetés

(219) Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy a Gdański Hajógyár javára szóló és a 4. táblázatban szereplő valamennyi intézkedés, a (168) preambulumbekezdésben említett tervezett intézkedések, és az Exporthitel-biztosító Társaság által nyújtott, vagy a szerkezetátalakítási időszak folyamán nyújtandó termelési garanciák az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősülnek.

2.2. *Lehetőség Lengyelország és harmadik személyek számára észrevételeik megtételére*

(220) A 2005. június 1-jei határozatában a Bizottság hivatalos vizsgálatot indított számos intézkedés tekintetében, többek között a számos jogalapon nyugvó és jó néhány állami hitelezőt érintő adósság-átütemezéseket (átütemezés, haladék, a fizetési ütemterv megváltoztatása), tőkeinjekciókat, államkincstári termelési garanciákat és tőkeemelési intézkedéseket (kötvénykibocsátás, adósság–tőkerész csere) illetően.

(221) A Bizottság azt is egyértelműen kimondta, hogy nem elfogadható Lengyelország azon érvelése, amely szerint a hajótulajdonosok által fizetett előleg saját hozzájárulás lenne. Ezzel összefüggésben a Bizottság kétségeit fejezte ki azt illetően, hogy az Exporthitel-biztosító Társaság által nyújtott előlegfizetési garanciák állami támogatásnak minősülnek-e, és kijelentette, hogy kivizsgálja ezen előlegek jellegét.

(222) Mind Lengyelország, mind a Gdański Hajógyár anyavállalata is tett észrevételeket; azonban jóllehet vitatták a Bizottság azon hatáskörét, hogy egyes érintett intézkedések összeegyeztethetőségét vizsgálhatja, nem vitatták a Bizottság azon következtetését, hogy amennyiben ezeket az intézkedéseket Lengyelország uniós csatlakozását követően ítélték oda, ezek új támogatásnak minősülnek az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében. Az egyetlen kivétel az Exporthitel-biztosító Társaság által nyújtott garancia volt, amely állítólag állami támogatástól mentes volt. Lengyelország ezt követően azzal is érvelt, hogy a KPS által nyújtott hitelek nem állami támogatások. A Bizottság további, be nem jelentett támogatást is beazonosított, a köztartozások végrehajtása folyamatos elmulasztásának formájában. A Bizottság az állami támogatásnak a fent említett három intézkedésben való meglétét vizsgálta.

(223) A bizottsági vizsgálat során a lengyel kormány Gdański Hajógyárral kapcsolatos stratégiája számtalanszor jelentősen megváltozott. A hajógyártási ágazat konszolidálásának stratégiája a Gdyniai Hajógyár és a Gdański Hajógyár elválasztásának a stratégiájává és a Gdyniai Hajógyár privatizálásává alakult.

(224) Amint azt fentiek is mutatják, a Bizottság rendszeres kapcsolatot tartott a lengyel hatóságokkal mint a Gdański Hajógyár tulajdonosaival és magával a Gdański Hajógyárral, valamint az ISD Polskával, a Gdański Hajógyár új tulajdonosával. A Bizottság rendszeresen jelezte mind Lengyelország, mind a hajógyár felé, hogy valószínűleg a hajógyárnak állami forrásból juttatott valamennyi intézkedés állami támogatásnak minősül az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében, tekintettel a hajógyár bizonytalan pénzügyi helyzetére és az állami támogatástól mentes egyéb külső finanszírozás hiányára. A Bizottság arra is felhívta a figyelmet, hogy ezt az állami támogatást az EK-Szerződés 88. cikk (3) bekezdésének megsértésével nyújtották, és összeegyeztethetetlen a közös piaccal. A Bizottság számos alkalommal arra is rámutatott, hogy a Gdyniai Hajógyárnak az Exporthitel-biztosító Társaság által nyújtott garanciák állami támogatásnak minősülnek.

(225) A Bizottság a vizsgálata során adatokat gyűjtött a KPS műveleteiről, valamint a gyárnak megadott forgótőkehitelek jellegéről. A Bizottság jelezte Lengyelországnak, hogy ezek a hitelek minden valószínűség szerint az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének értelmében állami támogatást képeztek.

(226) Végül a Bizottság a vizsgálat során megjegyezte, hogy a Gdyniai Hajógyárnál még mindig halmozódnak köztartozások. A Bizottság információt gyűjtött e tárgyban, és tájékoztatta Lengyelországot (mint a hajógyár tulajdonosát és hitelezőjét), hogy a köztartozások be nem hajtása vagy átütemezése állami támogatásnak minősülhet az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében.

3. **A támogatás összeegyeztethetősége a közös piaccal – Az EK-Szerződés 87. cikkének (3) bekezdése szerinti eltérés**

(227) Az intézkedések elsődleges célkitűzése egy pénzügyi nehézségekkel küzdő vállalat támogatása és tevékenységének fenntartása. Ilyen esetekben a megfelelő feltételek teljesülése esetén alkalmazható az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti mentesség, amely lehetővé teszi az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító állami támogatás engedélyezését, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben. A nehéz helyzetben lévő vállalatoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási támogatást jelenleg a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás ([38]) (a továbbiakban: iránymutatás) szabályozza, amely az 1999-ben elfogadott korábbi szöveg ([39]) (a továbbiakban: az 1999. évi iránymutatás) helyébe lépett.

([38]) HL C 244., 2004.10.1., 2. o.
([39]) HL C 288., 1999.10.9., 2. o.

(228) Az iránymutatás átmeneti rendelkezései megállapítják, hogy a Bizottsághoz 2004. október 10-ét megelőzően beérkezett bejelentések a bejelentés időpontjában hatályos követelmények alapján kerülnek elbírálásra (103. pont). Ebben az ügyben bizonyos intézkedéseket 2004. október 8-án jelentettek be a Bizottságnak, amikor az 1999. évi iránymutatás volt hatályban. Az iránymutatás azonban megállapítja, hogy a Bizottság engedélye nélkül nyújtott bármely megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatás (jogellenes támogatás) értékelésére is alkalmazandó, ha a támogatás egy részét vagy teljes egészét 2004. október 1-je után nyújtották (104. pont, első albekezdés). Tekintettel arra, hogy a (105)–(170) preambulumbekezdésben bemutatott intézkedések majdnem mindegyikét ezen időpontot követően jogellenesen nyújtották, a Bizottság megállapítja, hogy a 2004. évi iránymutatást kell alkalmazni.

(229) Az iránymutatás – a 18. pontban felsorolt kivételektől eltekintve – minden ágazat vállalataira alkalmazandó. A szóban forgó ágazatban az állami támogatás értékelésének jogi keretét jelentő, hajógyártáshoz nyújtott állami támogatás keretszabályának ([40]) 12. pontjára az iránymutatásra a megmentési és a szerkezetátalakítási támogatás értékelésének megfelelő jogalapjaként hivatkozik.

(230) Az iránymutatás 17. pontjában szereplő meghatározás szerint a szerkezetátalakítási támogatás megvalósítható, koherens és távlati tervre épül, amely ésszerű időn belül helyreállítja a vállalkozás hosszú távú életképességét. A szerkezetátalakítás általában a következőkkel jár: a vállalat működése valamennyi aspektusának szerkezetátalakítása, valamint a vállalati tevékenységek átszervezése és ésszerűsítése; ez magában foglalja a veszteséges tevékenységekből való kilépést és a pénzügyi szerkezetátalakítást. Az állami támogatásban részesülő szerkezetátalakítási műveletek azonban nem korlátozódhatnak a múltbeli veszteségek helyreállítására anélkül, hogy e veszteségek okait kezelnék, azaz valódi szerkezetátalakításra tett kötelezettségvállalás nélkül. Az iránymutatás előírja, hogy a szerkezetátalakítási támogatásnak a szigorúan szükséges minimumra kell korlátozódnia, és a szerkezetátalakítás jelentős részét ezért a vállalat saját forrásaiból, vagy állami támogatástól mentes forrásokból kell biztosítani. A támogatás kedvezőtlen hatásainak és a verseny torzulásának minimálisra korlátozása érdekében kiegyenlítő intézkedéseket kell hozni.

(231) A szerkezetátalakítási támogatás rendkívül torzító természetére tekintettel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a nehéz helyzetben lévő vállalatoknak nyújtott támogatás – a kereskedelem közösségi érdekkel ellentétes mértékben történő hátrányos befolyásolása nélkül – csak akkor járulhat hozzá a gazdasági tevékenységek fejlesztéséhez, ha az iránymutatásban megállapított valamennyi feltétel teljesül.

([40]) HL C 317., 2003.12.30., 11. o.

a) Jogosultság

(232) A vállalkozásnak ahhoz, hogy szerkezetátalakítási támogatásra jogosult legyen, az iránymutatás értelmében vett nehéz helyzetben levő vállalkozásnak kell lennie. A fenti 1. táblázatban bemutatottak szerint a Gdański Hajógyár pénzügyi helyzetét, legalábbis 2002 óta folyamatos likviditáshiány és növekvő veszteségek jellemezték. A Gdański Hajógyár tehát az iránymutatás 11. pontjának értelmében nehéz helyzetben lévő vállalkozás.

(233) Az iránymutatás 73. pontja alapján, amennyiben az érintett vállalkozás a múltban már részesült megmentési célú vagy szerkezetátalakítási támogatásban – ideértve a be nem jelentett támogatásokat is – és a szerkezetátalakítási támogatás nyújtása vagy a szerkezetátalakítási időszak vége óta kevesebb, mint tíz év telt el, vagy a terv végrehajtása megtorpant (bármelyik is legyen a legkésőbbi), a Bizottság nem engedélyez további megmentési célú vagy szerkezetátalakítási támogatást, („először és utoljára” elv).

(234) A hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozatban a Bizottság megállapította, hogy a Gdański Hajógyár már 1998-ban – a lengyel hatóságok szerint – állami támogatástól mentes szerkezetátalakításon ment keresztül. A Bizottság elfogadta a lengyel hatóságok álláspontját e kérdésben. A vizsgálat nem mutatott ki állami támogatást az említett szerkezetátalakításban.

(235) Emellett a 2002 óta a Gdański Hajógyárnak nyújtott állami támogatás egyetlen szerkezetátalakítási folyamat támogatására szolgált.

(236) A Bizottság ezért megállapítja, hogy az „először és utoljára” elvet betartották.

b) A hosszú távú életképesség helyreállítása

(237) Az iránymutatás 34. pontjának értelmében a támogatás nyújtásának feltétele a szerkezetátalakítási terv végrehajtása, amelynek ésszerű időn belül helyre kell állítania a vállalkozás hosszú távú életképességét. Az életképesség helyreállítása azt jelenti, hogy a szerkezetátalakítást követően a vállalkozás fedezni tudja valamennyi költségét, és a tőkemegtérülése elég ahhoz, hogy a vállalkozás saját erejéből is versenyképes legyen a piacon. A szerkezetátalakítást a lehető leggyorsabban kell végrehajtani.

(238) A Bizottság megjegyzi, hogy e vizsgálat folyamán két szerkezetátalakítási tervet tekintett át (a 2004. évi márciusit és a 2006. évit), amelyeket a hajógyár vezetősége készített, és a többségi tulajdonosa, azaz az állam hagyott jóvá. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy azon súlyos aggodalmát, hogy vajon a két terv helyreállítja-e a hajógyár életképességét, nem oszlatták el. Ezután a Bizottság értékelte az ISD Polska által 2008-ban készített, a Gdański Hajógyár és a Gdyniai Hajógyár egyesített működésére vonatkozó közös szerkezetátalakítási tervet. A Gdyniai Hajógyárnak nyújtott állami támogatás vizsgálatáról szóló 2008. november 6-i határozatában ([41]) a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy nem bizonyított, hogy a közös szerkezetátalakítási terv biztosítani tudná mindkét gyár hosszú távú életképességének helyreállítását.

(239) Végül 2009-ben a lengyel hatóságok benyújtották a Gdański Hajógyár új tulajdonosa, az ISD Polska által készített szerkezetátalakítási tervet, amely a Bizottsághoz addig benyújtott valamennyi szerkezetátalakítási terv helyébe lépett. A Bizottság így az alábbi értékelésében a 2009. évi szerkezetátalakítási tervre szorítkozik.

(240) A gyár nehézségeit a befektetések évek óta elhanyagolt befektetések, hanyag kezelés és a megfelelő kockázatcsökkentési politikák hiánya okozta és súlyosbította. E belső hiányosságok a hajógyártó piac ciklikus jellegével, a növekvő acélárakkal és a lengyel zloty erősödésével párosítva a gyár jelentős veszteségeihez, a tartozások növekedéséhez, nem elegendő forgótőkéhez, valamint a termelési folyamat további elégtelenségeihez és késéseihez vezettek.

(241) A Bizottság meglátása szerint bizonyított, hogy a javasolt szerkezetátalakítási intézkedések megfelelően kezelik a gyár nehézségeit és megfelelően távlatiak, a vállalat tevékenységeinek diverzifikálására választott stratégia hiteles és a pénzügyi előrejelzések reális feltételezéseken alapulnak. Így bizonyított, hogy a 2009. évi szerkezetátalakítási terv a gyár hosszú távú életképességének helyreállításához fog vezetni.

([41]) A C 17/05. sz., A Stocznia Gdynia számára nyújtott szerkezetátalakítási ügyben hozott 2008. november 6-i C(2008) 6771. sz. bizottsági határozat (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

(242) A Bizottság megállapítja, hogy a 2009. évi szerkezetátalakítási tervet a gyár új tulajdonosa készítette, aki már jelentős magántőkét fektetett a vállalat felvásárlásába (305 millió PLN injekciója a vállalkozásba és […] millió PLN a meglévő részvényesek részvényeinek megszerzésére) és vállalta a terv teljes végrehajtását azzal a meggyőződéssel, hogy az ésszerű megtérülést hoz. A Bizottság véleménye szerint az a tény, hogy egy magánvállalat jelentős eszközöket fektetett a gyárba és finanszírozni kívánja a 2009. évi szerkezetátalakítási tervet, annak a jele, hogy a piaci szereplő hisz a Gdański Hajógyár életképességének helyreállíthatóságában. Ráadásul az ISD Polska bebizonyította, hogy értékes tapasztalattal rendelkezik a nehéz helyzetben levő vállalkozások sikeres szerkezetátalakításában (Huta Częstochowa), ami további biztosítékot nyújt a terv hitelességére.

(243) A gyár üzleti stratégiáját illetően a Bizottság úgy véli, hogy a tevékenységek tervezett diverzifikációja révén a vállalat nem csak kevésbé lesz kitéve a hajógyártási piac ciklikus változásainak, hanem az acélfeldolgozó képességeit is hatékonyabban alkalmazhatja, valamint a szélerőmű-gyártás piac felé történő nyitásból is előnye származhat. Ezen túlmenően a tevékenységek diverzifikálása lehetővé teszi, hogy a vállalkozás fix költségeit megosszák a különböző tevékenységek között, és a vállalat ellenállóbb legyen a változó piaci körülményekkel szemben.

(244) A Bizottság úgy véli, hogy a tervezett szerkezetátalakítási intézkedések megfelelően foglalkoznak a gyár hiányosságaival. A terv részletes stratégiát mutat be a szerkezetátalakítási intézkedések végrehajtására, különösen a szervezés, a tervezés, a termelési ciklus, az utánpótlás, a logisztika és a foglalkoztatás területén.

(245) A Bizottság megállapítja, hogy a terv egyfelől a foglalkoztatás távlati szerkezetátalakítását – jelentős munkaerőcsökkentéssel –, másfelől a munkabérek növekedését tételezi fel. A szerkezetátalakítási terv elismeri, hogy a gyár legfőbb problémái közé tartoznak a nagymértékű távolmaradások, a fluktuáció, valamint a nem hatékony foglalkoztatás és a bérrendszer. A Bizottság úgy véli, hogy a tervezett intézkedések – mint a béremelés, a szakmai előrehaladás meghatározása és a hűségrendszer – megoldják az azonosított problémákat. A Bizottság megállapítja, hogy a foglalkoztatottság 2006 óta már [… több mint 20] %-kal csökkent. A havi átlagbér a közvetlen termelésben 2008-ban [… több mint 20] %-kal növekedett 2005-höz képest. A terv további, 2009-ben […] %-os, 2010-ben […] %-os, 2011-ben […] %-os és 2012-ben […] %-os béremelést is előirányoz, miközben elismeri, hogy a gazdasági helyzet

romlása, valamint a Gdyniai és Szczecin-i hajógyárak bezárásának eredményeként a munkavállalók anyagi elvárásai csökkentek.

(246) A 2009. évi szerkezetátalakítási terv kifejti, hogy a termelési hatékonyság javulása és az alvállalkozókkal folytatott gyakoribb együttműködés azt jelenti, hogy a gyárban kevesebb munkavállalóra lesz szükség. A terv a foglalkoztatás csökkentésének pénzügyi hatásáról is beszél. A fenti érvek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a foglalkoztatás javasolt átalakítása kielégítően távlati lesz a gyár problémáinak megoldására.

(247) A Bizottság úgy véli, hogy ésszerű a hajóépítési tevékenység jelentős csökkentésének tervezett stratégiája és a félig felszerelt speciális hajókra szakosodás. Ezen túlmenően, a befektető bizonyította, hogy a választott stratégia reális, mivel 2008-ban a gyár az összesen leszállított hat hajóból öt hajótestet tengerjáró hajókhoz készített.

(248) A hajógyártási tevékenység vonatkozásában a terv különféle intézkedéseket határoz meg a gyár jelenlegi nehézségei legfontosabb külső okainak megoldására. A terv a hajógyártási szerződésekben alkalmazandó indexálási záradékot ír elő annak érdekében, hogy az anyag- és bérköltségekkel kapcsolatos kockázatoknak legalább egy részét áthárítsa a hajótulajdonosra. A 2009. évi szerkezetátalakítási terv az árfolyamingadozással kapcsolatos kockázatok csökkentése céljából részletes fedezetpolitika végrehajtásáról rendelkezik. A Bizottság úgy véli, hogy a javasolt intézkedések megfelelőek. A benyújtott érzékenységvizsgálat bizonyítja, hogy a tervezett intézkedések révén a vállalat viszonylag ellenálló lesz a változó piaci feltételekkel – beleértve az árfolyamingadozásokat is – szemben.

(249) Az acélszerkezetek gyártása tekintetében a szerkezetátalakítási terv az ISD Polska külső tanácsadója által készített piacelemzésen alapuló, külön üzleti tervet is tartalmaz. A terv kifejti, hogy e piaci szegmens lengyelországi fejlődésének kilátásai jók, valamint hangsúlyozza a balti-tengeri elhelyezkedés előnyeit. Ezen túlmenően az ISD Polska acélszerkezetek gyártása és értékesítése területén szerzett tapasztalatai szintén növelik a vállalkozás erősségeit. A terv 2013-tól mintegy [… 50 000-nél több] tonna céltermelést feltételez, amely a következő években, fokozatos növekedés útján érhető el. Ezzel a termelési szinttel a Gdański Hajógyár […] %-os részesedést szerezhet a lengyel piacon.

(250) Az acélszerkezetek gyártásának növelésére irányuló terv bizonyítottan reális, mivel már 2008-ban, az ISD Polska általi átvétel első évében a vállalkozásnak sikerült több, mint 10 000 tonna acélszerkezetet gyártania és eladnia, jelentős mértékben felülmúlva a befektető eredeti várakozásait. Ezen túlmenően Huta Częstochowa-ban az ISD Polska-nak sikerült az eladásait a 2004-es [… több mint 30 000] tonnáról 2006-ban [… több mint 50 000] tonnára, majd 2008-ban [… több mint 90 000] tonnára növelnie.

(251) Lengyelországban az acélszerkezetek gyártása az 1990-es évek óta biztosan növekedett. 2003-ban a lengyel gyártók 6 millió PLN értékű acélszerkezeteket gyártottak, míg ugyanezen mutató 2006-ban és 2007-ben 9,4 millió PLN, illetve 12,5 millió PLN volt. Ez azt jelzi, hogy a piac emelkedő tendenciát mutat. A feltételezések szerint az acélszerkezetek iránti kereslet az elkövetkezendő években növekedni fog Lengyelországban. Az üzleti terv elismeri, hogy a kereslet a jelenlegi gazdasági válság hatására csökkent, de a várakozások szerint az EU strukturális alapjaival társfinanszírozott lengyelországi befektetések és más jelentős infrastruktúra-projektek fellendülést hoznak.

(252) A befektető benyújtotta meglévő, acélszerkezetek szállítására vonatkozó szerződések másolatait, például az ISD Trade-nek – az ISD Csoporton belül az acélszerkezetek eladásáért felelős leányvállalat – a […] Sp. z. o. o. által 2008-ban küldött, összesen 25–30 000 tonna acélszerkezetre szóló rendelést. Jóllehet nem világos, hogy a rendelést milyen arányban kell a Gdański Hajógyárban, illetve Huta Częstochowa-ban teljesíteni, ez mégis meglévő piaci keresletet jelez, valamint azt, hogy az ISD Polska képes vevőket vonzani és vásárlókat találni a termékeire. Ennek megfelelően a Bizottság úgy véli, hogy a 2009. évi szerkezetátalakítási tervben megadott eladások az acélszerkezetek tekintetében reálisak.

(253) Igazolást nyert, hogy az várt haszonkulcs reális. Az várt haszonkulcs kisebb az ISD Polskánál jelenleg elértnél (az eladási árrések 2006-ban elérték a [… több mint 10] %-ot, 2007-ben a [… 10 és 20 között] %-ot, 2008-ban pedig a [több mint 10] %-ot), miközben a Gdański Hajógyárban az EBIDTA-n elért, várt jövőbeni árrések mintegy [...10-nél kevesebb] %-osak. A Bizottság ennélfogva úgy véli, hogy az acélszerkezetek gyártásánál az várt értékesítési és pénzügyi eredmények óvatosnak és hitelesnek mondhatók.

(254) A Bizottság megállapítja, hogy a Gdański Hajógyárban az acélszerkezetek gyártása a meglévő, jelenleg hajógyártásra használt acélfeldolgozó kapacitáson fog alapulni. Ennek megfelelően a termelésben várható jelentős növekedés viszonylag jelentéktelen befektetésekkel fog megvalósulni, amelyet az acélszerkezet-gyártó tevékenység magas belső megtérülési rátája tükröz.

(255) A benyújtott információ alapján a Bizottság megállapítja, hogy az acélszerkezet-gyártó üzletág – amely az új gyár műveleteinek szerves és jelentős részét képezi majd – a vállalat versenyhelyzetének hiteles elemzésén alapul. A piacelemzés azt igazolja, hogy a várt értékesítési és pénzügyi eredmények reálisak. Bemutatták, hogy a terv reális feltételezéseken alapul.

(256) A 2009. évi szerkezetátalakítási terv külön üzleti tervet tartalmaz a Gdański Hajógyár szélerőmű–gyártási tevékenységére. Ez a terv az e piaci szegmensbe belépő vállalatok számára jó kilátásokat jelező piacelemzésen alapul. A vállalat rendszeres utánpótlásban részesül majd a Huta Częstochowa-tól, kedvező elhelyezkedése lehetővé teszi a tengeri szállítást és kihasználhatja az ISD Polska szélerőmű-alkotóelemek gyártásában szerzett tapasztalatait. A terv azt is mutatja, hogy a (megújuló energiaforrások előmozdítására irányuló) jogszabályi ösztönzők és a gazdasági tényezők (pl. a változó nyersanyagárak) eredményeként a szélerőművek iránti kereslet növekedni fog. Független elemzések szerint 2010-ben a szélerőművek 172 millió MW energiát fognak termelni világszerte, amely 2015-re eléri a 378 millió MW-ot ([42]).

(257) A vállalat bizonyítékot nyújtott be arra vonatkozóan, hogy 2009 februárjában és áprilisában megbeszéléseket folytatott a szélerőmű gyár lehetséges építőivel ([43]). E megbeszélések megerősítették a befektető feltételezéseit a projektfejlesztés költségei és ütemezése tekintetében.

(258) A terv részletesen bemutatja a pénzügyi előrejelzéseket alátámasztó feltételezéseket, pl. a lehetséges vásárlóktól származó információkon alapuló bevételeket, az energia– és acélárak előrejelzésén alapuló költségeket, mintegy […] munkavállaló foglalkoztatását stb. A Bizottság úgy véli igazolást nyert, hogy ezek a feltételezések hitelesek, így a várt pénzügyi eredmények reálisak.

(259) Az a tény, hogy két bank is érdeklődést mutatott a szélerőmű-ágazatba történő befektetés tekintetében, további jele annak, hogy a terv hiteles és a piac hisz a hosszú távú életképességében.

(260) A Bizottság úgy véli, igazolást nyert, hogy a gyár három fő tevékenységének összesített pénzügyi előrejelzései hitelesek és azt jelzik, hogy a terv végrehajtása elősegíti a gyár hosszú távú életképességének helyreállítását.

([42]) A Global Wind Energy Association (Globális Szélenergia Társaság) előrejelzése – alapforgatókönyv, a 2009. évi szerkezetátalakítási terv 7. melléklete, 54. o.

([43]) A 2009. évi szerkezetátalakítási terv 18. melléklete.

(261) A Bizottság úgy véli, hogy az előrejelzéseket alátámasztó feltételezések ésszerűek. Igazolást nyert, hogy azok reálisak és hiteles forrásokon alapulnak. A fogyasztói és energiaárak várt növekedése, valamint a bankok közötti kamatlábak tendenciáinak előrejelzései független elemzéseken alapultak. A hajók várt eladási árai az eddig elért eredményeken, a meglévő szerződésekben szereplő árakon, szándéknyilatkozatokon és piaci adatokon alapulnak.

(262) A béreket jellemző tendenciák esetében a Bizottság megállapítja, hogy a gyárban már jelentősen növekedtek a fizetések. A pénzügyi modell feltételezi, hogy 2009–2018-ban az átlagos munkaerő-költség […több mint 40] %-kal fog emelkedni. Bár a gyárban az átlagbér 2009-ben […mintegy 15] %-kal magasabb, mint 2007-ben, a terv további bérnövekedést prognosztizál. A fenti tényezők fényében, valamint a jelenlegi gazdasági válságot és a lengyel munkaerőpiac szűkülését – különösen a hajógyártó ágazatban – figyelembe véve a Bizottság a béreket jellemző tendenciákra vonatkozó feltételezéseket pontosnak ítéli.

(263) Végül az érzékenységvizsgálat azt mutatja, hogy a Gdański Hajógyár a terv alapján megfelelően megalapozott lesz ahhoz, hogy ellen álljon a tevékenységeivel járó kockázati tényezőknek. A Bizottság megállapítja, hogy az érzékenységvizsgálat alapján a pénzügyi előrejelzések viszonylag ellenállóak az alapul szolgáló feltételezések megváltozása esetére.

(264) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a 2009. évi szerkezetátalakítási terv megfelelően megalapozott a Gdański Hajógyár életképessége helyreállításának biztosítására.

c) A szükséges minimumra korlátozott támogatás

(265) Az iránymutatás 43. pontja szerint a támogatásnak a szükséges minimumra, azaz a szerkezetátalakítás végrehajtásához szükséges költségekre kell korlátozódnia. A kedvezményezetteknek a szerkezetátalakításhoz jelentős mértékben hozzá kell járulniuk saját forrásaikból, valamint piaci feltételek mellett szerzett külső finanszírozásból. E hozzájárulás jelzi, hogy a piacok hisznek az életképesség visszaállításának lehetőségében, és ez biztosítja, hogy az állami támogatás a szükséges minimumra korlátozódjék. A nagyvállalatok, mint a Gdyniai Hajógyár esetében e hozzájárulásnak el kell érnie a szerkezetátalakítási költségek legalább 50 %-át. Ennek a hozzájárulásnak valósnak kell lennie, és nem számítható ide a jövőbeli várt nyereség, mint amilyen például a pénzforgalom (az iránymutatás 43. pontja).

(266) A szerkezetátalakítási költségek és a finanszírozási források a fenti (134) preambulumbekezdésben szerepelnek. A Bizottság megjegyzi, hogy az állam által támogatott termelési garanciákkal kapcsolatos költségeket is figyelembe kell venni. Ennek megfelelően a teljes szerkezetátalakítási költség eléri a [… több mint 1 000] millió PLN-t. Ez az összeg a fenti (134) preambulumbekezdésben bemutatottak szerint magában foglal […… több mint 1 000] millió PLN költséget, a gyárnak a múltban megadott termelési garanciák támogatási eleme – ami a hajógyártás egyedi, de megszokott jellemzője – a fenti (216) preambulumbekezdés szerint eléri a 18,9 millió PLN-t, a jövőbeni termelési garanciák támogatási összege a (218) preambulumbekezdésben leírtak szerint mintegy 28,8 millió PLN.

(267) A Bizottság úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási költségeket a szükséges minimumra korlátozták és kellően igazolták. A szerkezetátalakítási terv világos és részletes befektetési tervet mutat be. A fennálló és visszafizetendő szerződéses és köztartozások jól körülhatároltak. A terv világosan bemutatja és kifejti a foglalkoztatás szerkezetátalakításának költségeit és feltünteti a vállalat mérlegének javításához szükséges tőke mennyiségét. A 2004. május 1-je utáni és a 2009. évi szerkezetátalakítási terv alapján történő jelenlegi szerkezetátalakítás előtti időszak tekintetében a Bizottság megjegyzi, hogy a gyárnak nyújtott állami támogatást a veszteségek fedezésére és a gyár felszínen tartására használták, ennélfogva a felülvizsgálat tárgyát képező időszak likviditási igényei helyettesítőjének tekinthető.

(268) A szerkezetátalakítási terv feltételezi, hogy a Gdański Hajógyár szerkezetátalakítási költségeinek fedezésére szolgáló saját hozzájárulást a következő forrásokból nyerik majd: Az ISD Polska tőkeinjekciója (305 millió PLN), a feleslegessé vált eszközök értékesítése és lízingje ([…] millió PLN) és külső finanszírozás piaci feltételek mellett, pl. bankhitelek révén ([…] millió PLN).

(269) A Bizottság saját hozzájárulás javasolt elemeire vonatkozó értékelése az alábbiakban szerepel.

(270) Először is az ISD Polska – egy magánvállalat – már megadta a 305 millió PLN-es tőkeinjekciót, azt már bejegyeztette és kifizette. Ezért a Bizottság megállapítása szerint ezt az iránymutatás által előírt valós és tényleges saját hozzájárulásnak kell tekinteni.

(271) Másodszor a Bizottság a rendelkezésre álló információk alapján tényleges és valós saját hozzájárulásként elfogadja az egyes eszközök eladásából és bérbe adásából származó bevételeket, mivel a bevétel indoklással ellátott értékelését benyújtották. Az eladásból/bérletből származó bevétel mintegy […] millió PLN-t jelent.

(272) A vállalat által külső forrásokból, piaci feltételekkel megszerezni tervezett […] millió PLN finanszírozásával kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy a vállalat információt nyújtott be két banknak az összesen […] millió PLN összeg szélerőmű-projekt fejlesztésének társfinanszírozására irányuló feltételes kötelezettségvállalásáról. A Bizottság úgy véli, hogy a bankok kötelezettségvállalásai elegendők a finanszírozás állami támogatástól mentesnek, valamint az iránymutatás értelmében valósnak és ténylegesnek nyilvánításához. Először is a bankok kötelezettségvállalásai a szélerőmű-gyártó tevékenység üzleti tervének értékelésén alapulnak, és megerősítették a projekt és a várt pénzügyi eredmények hitelességét. Másodszor a bankok által támasztott feltételek főként az ISD Stocznia-n, nem pedig külső vagy előrelátthatatlan körülményeken múlnak. Végül a bankok megerősítették, hogy a finanszírozás állami garanciák nélkül, a piacon irányadó feltételek mellett fog megtörténni.

(273) A Bizottság megállapítja, hogy a tevékenység végzéséhez szükséges engedélyek és a bank által előírt biztosíték tekintetében az ISD Stocznia már lépéseket tett a banki előírások teljesítésének biztosítására. Először is a vállalat már kérelemmel fordult a kikötői hatóságokhoz és az Államkincstárhoz, hogy a Gdański Hajógyártól területet ruházhasson át egy másik jogi személyre, az ISD Energia Sp. z.o.o.-ra, amelynek a szélerőmű-gyártás is tevékenységi körébe tartozik. Az engedély szükségességét törvény írja elő, mivel a föld a kikötői területen található, azonban nincs útmutatás arra nézve, hogy az engedély visszautasítható. Másodszor a szóban forgó földterületet terhelő jelzálog formájában előírt biztosíték tekintetében az ISD Stocznia a következő magyarázattal szolgált. A területet jelenleg a gyár köztartozásainak biztosítékaként jelzálog terheli. Miután a gyár szerkezetátalakítási tervét elfogadták és a tervezett támogatást megadták, a gyár a szerkezetátalakítási tervvel összhangban teljesíti a kifizetetlen tartozásokat és a területről lekerül a jelzálog. Ennélfogva a Bizottság azon az álláspontón van, hogy az ISD Stocznia minden valószínűség szerint meg fog felelni ennek a két feltételnek. A határozat elfogadása után a bank döntéshozatali szerveinek jóváhagyása lesz az egyetlen hiányzó feltétel. A fentiek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a szélerőmű-gyártási projekt finanszírozása érdekében tervezett […] millió PLN-es külső finanszírozás a szerkezetátalakítási terveket fedező támogatásmentes, valós és tényleges saját hozzájárulásnak tekinthető.

(274) Összességében a Bizottság álláspontja szerint a [...500 körül] millió PLN (305 millió + […] millió + […] millió) a szerkezetátalakítási költségek finanszírozásához való valós és tényleges saját hozzájárulásnak tekinthető. Mivel a szerkezetátalakítás teljes költsége eléri a [… több mint 1 000] millió PLN-t, a fenti összeghez való saját hozzájárulás a teljes szerkezetátalakítási költség 45 %-át teszi ki.

(275) A Bizottság azt is megállapítja, hogy a gyár szerkezetátalakítása 2002-ben kezdődött. A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kifejttette, hogy a gyárnak a csatlakozás előtt nyújtott támogatást is figyelembe kell venni annak vizsgálatakor, hogy a Lengyelország EU-hoz való csatlakozása után adott állami támogatás a szükséges minimumra korlátozódott-e.

(276) 2002–2004-ben – amint az a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat megállapítja – a Gdański Hajógyár 157 millió PLN állami támogatást kapott. A Bizottság úgy véli, hogy ez az összeg fedezi a vállalat likviditása fenntartásának költségeit arra az időszakra. Következésképpen 2002 óta a szerkezetátalakítási költségek teljes összege eléri a […] millió PLN-t. Ennek megfelelően a [… 500 körül] millió PLN saját hozzájárulás a szerkezetátalakítási költségek 40 %-át fedezi.

(277) A Bizottság álláspontja szerint a 40 % jelentős, mégis elmarad az iránymutatás által általában előírt 50 %-os küszöbtől. Az iránymutatás 44. pontjának megfelelően azonban kivételes körülmények között és különösen nehéz helyzetekben a Bizottság alacsonyabb hozzájárulást is elfogadhat. Először is a 40 % jelentős. Másodszor a vállalat az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) pontja értelmében regionális támogatásra jogosult területen helyezkedik el, amely az iránymutatás 56. pontjának értelmében igazolhatja az alacsonyabb szintű hozzájárulást ([44]). Harmadszor a Bizottság megállapítja, hogy a Gdański Hajógyár hosszú időn keresztül küzdött pénzügyi nehézségekkel. Az 1996-os csőd és a Gdyniai Hajógyár általi 1998-as megszerzés ellenére a gyárnak (és anyavállalatának) nem sikerült véghezvinnie a megfelelő strukturális változásokat a piacgazdasághoz és a nemzetközi versenyhez való fokozatos igazodás céljából. Lengyelországnak az EU-hoz való csatlakozása után a gyár még több mint három évig állami tulajdonban maradt, így a gyár részvényesei által ez idő alatt nyújtott bármely támogatás állami támogatásnak minősül. Mivel a privatizációra csak 2007-ben került sor, a jelenlegi tulajdonos számára nehéz volna a gyárnak megadott jelentős támogatási összegekhez saját hozzájárulást rendelni anélkül, hogy veszélybe ne sodorná a befektetése megtérülését és a gyár életképességének helyreállítását.

(278) A Bizottság azt is értékeli, hogy a lengyel hatóságoknak sikerült privatizálni a gyárat, ezért úgy gondolja, hogy a saját hozzájárulás mértéke olyan magas, amilyen ilyen körülmények között csak lehet. A Bizottság megállapítja, hogy a két másik hajógyár – Gdyniai és Szczecin – privatizálására és szerkezetátalakítására irányuló sikertelen kísérletek mutatják, hogy nehéz olyan magánbefektetőket találni, akik hajlandók jelentős pénzügyi befektetéseket tenni egy ilyen rossz tapasztalatokkal rendelkező ágazat szerkezetátalakításába. Ezért az ISD Polska részvétele a Gdański Hajógyárban az elérhető maximumnak tekinthető.

(279) Végül a Bizottság megállapítja, hogy csak a 2004 után felmerült szerkezetátalakítási költségek figyelembevételével (beleértve az állami támogatásból finanszírozott likviditási igényeket) a saját hozzájárulás eléri a 45 %-ot. A gyár számára 2002 és 2004 között nyújtott állami támogatás alapján ez a hozzájárulás 40 %-ra csökken, de ezt a Bizottság elfogadhatónak tartja a fent már említett, illetve az alábbiakban következő okok miatt. E támogatás megadásakor, a 2004-et megelőző időszakban az 1999. évi iránymutatást alkalmazták és az nem írt elő 50 %-os saját hozzájárulási küszöböt. Így az említett iránymutatás és a Bizottság akkori döntéshozatali gyakorlatának fényében a 40 %-os saját hozzájárulást minden valószínűség szerint elegendőnek ítélték volna.

(280) Összefoglalva, a Bizottság úgy véli, hogy ebben az esetben – figyelembe véve az állami tulajdonú vállalat likviditásának megőrzésére irányuló hosszas próbálkozásokat és azt, hogy a gyárat végül privatizálták – a 40 %-os saját hozzájárulás megfelelően jelentős, és biztosítja azt, hogy a támogatás a Gdański Hajógyár szerkezetátalakítását, és életképességének helyreállítását lehetővé tévő, szükséges minimumra korlátozódjon.

(281) A Bizottság megállapítja, hogy a szerkezetátalakítási költségek finanszírozásának támogatása mellett a Gdański Hajógyár továbbra is állami támogatással finanszírozza a forgótőke-igényét, az Exporthitel-biztosító Társaság által biztosított termelési garancia révén. A gyár a garanciákat a Bizottság által jóváhagyott, állami támogatástól mentes rendszer ([45]) alapján a legnagyobb kockázatot jelentő vállalatokra alkalmazottakkal azonos feltételek alapján kapja. A Bizottság megállapítja, hogy ezek a garanciák a (214) preambulumbekezdésben foglaltak alapján állami támogatást képeznek. A Bizottság azonban úgy véli, hogy e garanciák feltételei – különösen az árképzés – összhangban vannak a fenti garanciarendszerrel, amely azt biztosítja, hogy a támogatást a szükséges minimumra korlátozzák. A Bizottság elismeri ezeknek az ágazatban általánosan – és nemcsak a

([44]) Vö.: Az AB Kauno ketaus liejykla javára nyújtott szerkezetátalakítási támogatásról szóló, 2006. február 22-i N 464/05. sz. bizottsági határozat (HL C 270., 2006.11.7., 2. o.).

([45]) Az N 105/07. sz. ügyben hozott, 2007. július 18-i bizottsági határozat, exportszerződésekre vonatkozó garanciaprogram, rövid közlemény (HL C 214., 2007.9.13.,).

nehéz helyzetben lévő vállalatok esetében – alkalmazott garanciák szükségességét.

d) Az indokolatlan versenytorzulás elkerülése

(282) Az iránymutatás 38–42. pontjai alapján intézkedéseket kell hozni, annak érdekében, hogy a versenytársakra gyakorolt kedvezőtlen hatásokat a lehető legkisebb mértékűre csökkentsék. A támogatás indokolatlanul nem torzíthatja a versenyt. Ez általában a vállalat piaci részesedésének csökkentését jelenti a szerkezetátalakítás befejezése után. A vállalat adott piacon való jelenlétének kötelező csökkentése vagy korlátozása a versenytársak érdekében hozott kiegyenlítő intézkedést képez. Ennek arányban kell állnia a támogatás piactorzító hatásával és a vállalat relatív piaci jelentőségével.

(283) A Bizottság megállapítja, hogy 2002 óta a Gdański Hajógyár jelentős összegű támogatást kapott és lényegében a piaci jelenléte a különböző formákban – köztartozások behajtásának elmulasztása, hitelek, tőkeinjekciók és előnyös feltételű előlegfizetési garanciák – nyújtott állami támogatásoknak köszönhető, amelyek nélkül a gyár nem lett volna képes szerződéseket kötni. Ezen túlmenően a Bizottság kifejti, hogy a gyár Lengyelország három legnagyobb hajógyárának egyike és Európa jelentős gyártói között van, ami erősíti a támogatás által előidézett versenytorzító hatást. Ennélfogva az iránymutatás 40. pontjával összhangban az intézkedéseknek megfelelően messze hatónak kell lenniük ahhoz, hogy arányban álljanak a támogatás torzító hatásával. A Bizottság úgy véli, hogy a javasolt kiegyenlítő intézkedések megfelelően korlátozzák a Gdański Hajógyárnak megadott támogatás által létrehozott versenytorzulást.

(284) A Bizottság először is megállapítja, hogy a gyárnak jelentősen csökkentenie kell a hajógyártási kapacitását a gyártáshoz nélkülözhetetlen termelőeszközök – három sólyatérből kettő – bezárásával, amelyek idáig torlódást okoztak.

(285) A Bizottság úgy véli, hogy két sólyatér bezárása a következő okok miatt elegendő. A szükséges kapacitáscsökkentés terjedelmének meghatározáskor a Bizottság a gyár jelenlegi műszaki kapacitását vizsgálta és összehasonlította a szerkezetátalakítási folyamat befejezése és a termelési hatékonyság javítása után lehetségesen elérhető kapacitással. A kapacitás csökkentésének célja annak elérése, hogy a gyár szerkezetátalakítás utáni műszaki kapacitása alacsonyabb legyen az állami támogatással segített szerkezetátalakítás előttinél.

(286) A Gdański Hajógyár tanácsadója szerint a gyár jelenlegi, a szerkezetátalakítási intézkedések végrehajtása előtti kapacitása mintegy 165 000 CGT. A 2009. évi szerkezetátalakítási terv biztosítja, hogy a megmaradó sólyatér, illetve a gyár által használható bármely más vízrebocsátó létesítmény megközelítőleg 100 000 CGT-re korlátozódik. Így ez egy nyilvánvaló, mintegy 39 %-os kapacitáscsökkentés.

(287) Ráadásul a gyár vállalta, hogy egyszerre csak egy vízrebocsátó létesítményt használ: vagy a meglévő B1 sólyateret vagy bármely más, a gyár által megszerzett vagy egyébként rendelkezésére álló vízrebocsátó létesítményt. A Bizottság azonban megállapítja, hogy amennyiben a gyár új vízrebocsátó létesítményt kezd használni, vállalta, hogy azonnal felmondja a B1 sólyatérre vonatkozó bérleti megállapodást.

(288) A három sólyatér közül kettő lezárása és az egyszerre csak egy vízrebocsátó létesítmény használatának vállalása – miközben emellett a műszaki kapacitást 100 000 CGT körülire korlátozzák – eloszlatja a Bizottság kételyeit, és biztosítja, hogy a kapacitáscsökkentés megfelelően messze ható ahhoz, hogy a gyár versenytársai számára érdemi kompenzációt nyújtson.

(289) Emellett a Bizottság megállapítja, hogy a 2009. évi szerkezetátalakítási terv előirányozza a vállalat hajógyártási tevékenységének jelentős csökkentését. A vállalat széles körűen megszünteti a teljes hajók gyártását. Ennélfogva a gyár piaci jelenléte – ahol a versenytorzulás létrejött – jelentősen csökkenni fog.

(290) A Bizottság meghatározza, hogy a kiegyenlítő intézkedéseket az állami támogatás megadása után a lehető leghamarabb végre kell hajtani. Ez esetben a vállalat bizonyította, hogy a két sólyatér bezárását a lehető leggyorsabban el fogja végezni, figyelembe véve a hajótulajdonosokkal fennálló, jogilag kötelező szerződésekben foglalt hajók leszállításának szükségességét. A sólyaterek korábbi lezárása komoly akadozáshoz vezetne a gyártási ciklusban és lehetetlenné tenné a szerződésben szereplő hajók leszállítását. A Bizottság így arra a következtetésre jut, hogy a bezárások javasolt időzítése indokolt. A Bizottság megállapítja, hogy már hoztak rendelkezéseket két sólyatér kellő időben történő bezárásáról, amikor 2009 áprilisában a vállalat a sólyaterek tulajdonosával megállapodást kötött, amely szerint a B5 sólyatér esetében a bérleti megállapodás 2009. július 1-jén, a B3 sólyatér esetében pedig 2010. január 1-jén lejár.

(291) A Bizottság meglátása szerint a versenytorzulást továbbkorlátozza az a tény, hogy a gyár e határozat elfogadásától számított 10 évre vállalta évi 100 000 CGT termelési kapacitás betartását. Ezért rendelkezést hoztak annak biztosítására, hogy a következő tíz évben a vállalat a kapott állami támogatást nem használhatja fel a hajógyártó tevékenységének kiterjesztésére.

(292) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a javasolt kiegyenlítő intézkedések érdemiek és megfelelően messze hatók a támogatás következtében kialakuló indokolatlan versenytorzulás elkerülésére.

IV. **KÖVETKEZTETÉS**

(293) A Bizottság megállapítja, hogy az e határozat (105)–(170) preambulumbekezdéseiben és a 4. táblázatban leírt, a Gdański Hajógyárnak nyújtott állami támogatás, mind az EK-Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének megszegésével jogellenesen megadott támogatás és a bejelentett, de eddig még meg nem adott támogatás a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás alapján a közös piaccal összeegyeztethető.

(294) A Bizottság megállapítja, hogy a Gdański Hajógyár köteles teljes mértékben végrehajtani a Bizottság által elfogadott szerkezetátalakítási tervet, és eleget tenni a Bizottság határozatát megerősítő minden egyéb kötelezettségvállalásnak (az iránymutatás 47. pontja). A Lengyelország által rendszeresen megküldött részletes beszámolók révén lehetővé kell tenni, hogy a Bizottság folyamatosan meggyőződhessen a szerkezetátalakítási terv megfelelő végrehajtásáról (az iránymutatás 49. és köv. pontjai). A Gdański Hajógyárnak – mivel nagyvállalat – nyújtott támogatások esetében az első ilyen beszámolót rendszerint a támogatás jóváhagyását követő hat hónapon belül kell a Bizottságnak benyújtani. Ezt követően évente legalább egyszer – ugyanazon a napon, amelyen a határozatot elfogadták– beszámolót kell küldeni a Bizottságnak mindaddig, amíg a szerkezetátalakítási tervben foglalt célkitűzések megvalósultnak nem minősülnek. A beszámolóknak tartalmazniuk kell minden olyan információt, amelyre a Bizottságnak szüksége van ahhoz, hogy nyomon követhesse a szerkezetátalakítási program végrehajtását és finanszírozását (amit a Bizottságnak bemutatott kritériumoknak megfelelően kell folytatni), a vállalkozásnak történő folyósítások ütemezését, a vállalkozás pénzügyi helyzetét, és a támogatást jóváhagyó határozatban megállapított feltételek vagy kötelezettségek betartását. A beszámolóknak tartalmazniuk kell a szerkezetátalakítási időszak (lásd az iránymutatás 68–71. pontjait) során bármely céllal, akár egyedi alapon, akár pedig általános program keretében a vállalkozásnak juttatott támogatásokra vonatkozó valamennyi fontos információt. Amennyiben a Bizottságnak szüksége van egyes kulcsfontosságú információk megfelelő időben történő visszaigazolására, pl. kapacitáscsökkentésekkel kapcsolatban, gyakoribb beszámolási kötelezettséget is előírhat (az iránymutatás 48. pontja).)Az iránymutatás 52. és azt követő pontjai rendelkezésének értelmében a szerkezetátalakítási terv minden módosítását be kell jelenteni. A Bizottság szükség esetén külső szakértő igénybevételével is ellenőrzi, hogy a jelentések e határozattal összhangban átfogó és pontos információt nyújtanak.

(295) A Bizottság azt is megállapítja, hogy az „először és utoljára" elvet az iránymutatás 72. és azt követő pontjai rendelkezésével összhangban kell alkalmazni,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) Az e határozat (105)–(170) preambulumbekezdéseiben és 4. táblázatában részletesen kifejtett, Lengyelország által részben végrehajtott, a Gdański Hajógyár 2009. májusi szerkezetátalakítási tervének végrehajtására megadni tervezett állami támogatás, amelynek összege eléri az 555 030 629,80 PLN-t, az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a közös piaccal összeegyeztethető.

(2) Ezen túlmenően az Exporthitel-biztosító Társaság garanciáinak formájában részben végrehajtott állami támogatás (346 millió PLN névértéken), valamint a Gdański Hajógyár számára a 2009. évi szerkezetátalakítási terv végrehajtására nyújtott támogatás (180 millió PLN névértéken, amely az Exporthitel-biztosító Társaság maximális éves kötelezettségvállalása), az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a közös piaccal összeegyeztethető.

(3) Az 1. cikk (1) és (2) bekezdésében említett állami támogatás végrehajtása ennek megfelelően engedélyezett, amennyiben a 2009. évi szerkezetátalakítási tervet és a tervezett kiegyenlítő intézkedéseket megfelelően végrehajtják, valamint betartják a szerkezetátalakítási költségek tekintetében előírt állami támogatástól mentes, saját hozzájárulás arányát. Lengyelország rendszeres, részletes jelentéseket nyújt be a Bizottsághoz, amelyek lehetővé teszik a Bizottság számára a szerkezetátalakítási terv és finanszírozása végrehajtásának, valamint az e határozat (284) és (291) preambulumbekezdésében leírt, a kapacitáscsökkentésre és a termelési korlátozásokra előírt rendelkezéseknek való megfelelés ellenőrzését. A jelentések tartalmaznak az e határozat (294) preambulumbekezdésében felsorolt minden információt, és azokat az ott szereplő menetrendnek megfelelően nyújtják be.

2. cikk

Ennek a határozatnak a Lengyel Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2009. július 22-én.

a Bizottság részéről

Neelie KROES

a Bizottság tagja