KOMMISSIONENS BESLUT

av den 22 juli 2009

om det statliga stöd C 18/05 (ex N 438/04, N 194/05 och PL 34/04) som Polen har beviljat Stocznia Gdańsk

[delgivet med nr K(2009) 5685]

(Endast den polska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2010/175/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

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

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

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

av följande skäl:

I. FÖRFARANDE

(1) Den 8 oktober 2004 lämnade de polska myndigheterna en anmälan enligt artikel 88.2 i EG-fördraget om omstruktureringsåtgärder till förmån för Stocznia Gdańsk – Grupa Stoczni Gdynia SA (nedan kallat *Gdansk-varvet*). Ärendet registrerades samma dag. Polen informerade kommissionen om dessa åtgärder i syfte att erhålla rättslig säkerhet om att stödet hade beslutats före Polens anslutning till Europeiska unionen och därför inte utgjorde nytt stöd som kommissionen skulle kunna granska i enlighet med artikel 88 i EG-fördraget. I händelse att kommissionen skulle finna att dessa åtgärder utgjorde nytt stöd önskade Polen få dem godkända som omstruktureringsstöd. Polen översände en omstruktureringsplan för Gdansk-varvet från mars 2004 (uppdaterad). Ärendet registrerades som N 438/04.

(2) Genom en skrivelse av den 11 november 2004 begärde kommissionen att Polen skulle inkomma med kompletterande uppgifter i ärende N 438/04. Polen svarade med en skrivelse den 17 januari 2005, som registrerades den 21 januari 2005.

(3) Den 29 april 2004 hade de polska myndigheterna lämnat en anmälan enligt bestämmelserna om övergångsordning i punkt 3 i bilaga IV till anslutningsfördraget om omstruktureringsåtgärder till förmån för Stocznia Gdynia SA (nedan kallat *Gdynia-varvet*), som vid den tidpunkten var moderbolag till Gdansk-varvet. Ärendet registrerades som PL 34/04. Genom en skrivelse av den 19 maj 2004 begärde kommissionen att Polen skulle inkomma med vissa dokument som saknades. Dessa inkom den 16 juni 2004. Kommissionen begärde ytterligare upplysningar genom skrivelser av den 30 juli 2004, den 8 oktober 2004, den 23 november 2004 och den 4 mars 2005 och Polen svarade på dessa med skrivelser av den 3 september 2004 (registrerad den 7 september 2004), den 10 november 2004 (registrerad den 15 november 2004), den 17 februari 2005 (registrerad den 21 februari 2005), den 30 mars 2005 (registrerad den 1 april 2005) och den 18 april 2005 (registrerad den 20 april 2005).

(4) Genom en skrivelse av den 8 februari 2005 som registrerades den 9 februari 2005 godtog Polen att kommissionen hanterar de båda ärendena N 438/04 och PL 34/04 som ett ärende, eftersom de rör två företag som tillhör samma koncern – Gdynia-varvsgruppen. Den information som därefter tillhandahölls i ärende PL 34/04 ansågs också vara relevant för ärende N 438/04.

(5) Genom en skrivelse av den 22 april 2005 som registrerades samma dag godtog Polen att kommissionen hanterar anmälan av den 29 april 2004 i ärende PL 34/04 som en anmälan enligt artikel 88.2 i EG-fördraget när det gäller åtgärder som konstateras utgöra nytt stöd. Ärendet tilldelades ett nytt nummer: N 194/05.

(6) Den 1 juni 2005 antog kommissionen ett beslut, vilket offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* ([2]), om att inleda ett formellt granskningsförfarande om de granskade åtgärderna i ärendena N 438/04 och N 194/05 och uppmanade Polen och berörda parter att inkomma med synpunkter.

(7) Efter att ha beviljats en förlängning av tidsfristen för att inkomma med synpunkter (skrivelse av den 9 augusti 2005) lämnade Polen sina synpunkter genom en skrivelse av den 2 september 2005 som registrerades den 5 september 2005.

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

([2]) Se fotnot 1.

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

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

(10) Kommissionen anlitade en extern konsult för utvärderingen av omstruktureringsplanen för Gdansk-varvet från mars 2004 (uppdatering). Konsulten lämnade sin rapport till kommissionen i december 2005.

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

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

(13) Genom en skrivelse av den 6 april 2006 som registrerades den 10 april 2006 lämnade Polen ett första utkast av ett dokument om en strategi för varvssektorn i Polen 2006–2010. Kommissionen lämnade synpunkter genom skrivelser av den 12 april 2006 och den 28 april 2006. Dokumentet godkändes slutligt av det polska kabinettet den 31 augusti 2006 och översändes till kommissionen genom en skrivelse av den 1 september 2006 som registrerades samma dag.

(14) Genom en skrivelse av den 16 maj 2006 översände Gdynia-varvsgruppen till kommissionen en utvärderingsrapport för Gdansk-varvet i Gdynia-varvsgruppen daterad den 30 september 2005.

(15) Genom en skrivelse av den 26 maj 2006 som registrerades den 30 maj 2006 lämnade Polen ytterligare upplysningar om den pågående privatiseringen, inbegripet en förteckning över företag som hade uttryckt preliminärt intresse av att förvärva Gdansk-varvet och en förteckning över företag som hade lämnat första anbud. Genom en skrivelse av den 13 juli 2006 som registrerades den 17 juli 2006 lämnade Polen ytterligare upplysningar om den pågående privatiseringen och informerade kommissionen om att två företag hade lämnat bindande anbud om att förvärva aktier i Gdansk-varvet samt översände privatiseringskonsultens jämförande analys av dessa anbud.

(16) Den 9 juni 2006 lämnade Gdansk-varvet ett första utkast till en modifierad omstruktureringsplan till kommissionen. Företrädare för kommissionen besökte varvet den 14 juni 2006 och lämnade inledande synpunkter på den modifierade omstruktureringsplanen. Kommissionens externa konsult lämnade sina synpunkter i en rapport daterad juli 2006. Kommissionen lämnade slutligen genom en skrivelse av den 17 juli 2006 synpunkter på bristerna i den modifierade omstruktureringsplanen.

(17) Polen lämnade ytterligare synpunkter på den modifierade omstruktureringsplanen genom en skrivelse av den 13 juli 2006 som registrerades den 17 juli 2006.

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

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

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

(20) Den 4 september 2006 översändes den slutliga versionen av den modifierade omstruktureringsplanen för varvet daterad augusti 2006 kallad ”Omstruktureringsplan för Gdansk-varvet – uppdatering” till kommissionen.

(21) Genom en skrivelse av den 12 september 2006 som registrerades den 13 september 2006 lämnade Polen ytterligare upplysningar rörande omstruktureringen vid Gdansk-varvet, särskilt om att Gdansk- och Gdynia-varvsgruppens kapital hade separerats. Aktiemajoriteten i Gdansk-varvet hade övertagits av den statligt ägda industriutvecklingsbyrån och dess underordnade bolag. Ytterligare information lämnades genom en skrivelse av den 26 september 2006.

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

(23) Den 7 december 2006 hölls ett möte mellan kommissionen och den polske finansministern. De polska myndigheterna förband sig därvid att privatisera varvet i syfte att förbättra utsikterna att återställa dess lönsamhet och se till att det egna bidraget till omstrukturering blev tillräckligt. Polen bekräftade detta genom en skrivelse av den 27 december 2006, som registrerades den 4 januari 2007, och som hänvisade till ett polskt kabinettsbeslut av den 19 december 2006 om att godkänna ett dokument om varvsindustrins status. Åtagandet att privatisera varvet till den 30 juni 2008 bekräftades sedan genom en skrivelse från de polska myndigheterna av den 5 januari 2007. Polen begärde att få diskutera kompensationsåtgärder med kommissionen.

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

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

(26) Genom en skrivelse av den 28 februari 2007 som registrerades samma dag förband sig Polen att privatisera Gdansk-varvet senast i slutet av 2007 och lämnade ett förslag till kompensationsåtgärder.

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

(28) Genom en skrivelse till Gdansk-varvet av den 29 mars 2007 begärde kommissionen teknisk information om varvets kapacitet. Varvet svarade på denna framställning genom en skrivelse av den 19 april 2007 som registrerades den 3 maj 2007. Eftersom de lämnade uppgifterna var otillräckliga begärde kommissionen tilläggsupplysningar genom en skrivelse av den 10 maj 2007, vilken varvet besvarade genom en skrivelse av den 31 maj 2007 som registrerades den 7 juni 2007. Kommissionen begärde ytterligare klargöranden av Polen genom en skrivelse av den 14 juni 2007, i vilken kommissionen angav att underlåtenhet att lämna all begärd information kunde leda till att kommissionen fattade beslut på grundval av artikel 10.3 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget [4] (föreläggande om att lämna upplysningar). Polen svarade genom en skrivelse av den 22 juni 2007 som registrerades den 26 juni 2007. Eftersom kommissionen betraktade detta svar som otillräckligt antog kommissionen ett beslut i enlighet med artikel 10.3 i förordning nr 659/1999 den 19 juli 2007.

(29) Kommissionen begärde omfattande upplysningar om den senaste utvecklingen i privatiseringsprocessen genom en skrivelse av den 29 maj 2007 och upprepade sin begäran genom en skrivelse av den 6 juni 2007. Polen svarade genom en skrivelse av den 22 juni 2007 som registrerades den 25 juni 2007 och lämnade, efter en ytterligare begäran om upplysningar av den 28 juni 2007, kompletterande svar genom en skrivelse av den 11 juli 2007 som registrerades samma dag. Kommissionen begärde tilläggsinformation om privatiseringen och de planerade kompensationsåtgärderna genom en skrivelse av den 31 juli 2007.

(30) Polen lämnade information om de planerade kompensationsåtgärderna genom en skrivelse av den 20 augusti 2007 som registrerades den 21 augusti 2007. Ytterligare information om kompensationsåtgärderna lämnades genom en skrivelse av den 30 augusti 2007 som registrerades samma dag och genom en skrivelse av den 4 september 2007 som registrerades den 10 september 2007. Kommissionen svarade genom en skrivelse av den 3 oktober 2007.

[4] EGT L 83, 27.3.1999, s. 1.

(31) Från juli 2007 och framåt hade kommissionen och de polska myndigheterna en intensiv skriftväxling om privatiseringen av Gdansk-varvet. Kommissionen begärde upplysningar om privatiseringsprocessen genom skrivelser av den 30 juli 2007, den 13 augusti 2007, den 3 oktober 2007, den 30 november 2007 och den 17 januari 2008. De polska myndigheterna lämnade information genom skrivelser av den 21 augusti 2007 (som registrerades den 27 augusti 2007), den 24 september 2007 (som registrerades den 25 september 2007), den 23 oktober 2007 (som registrerades den 24 oktober 2007) och den 25 oktober 2007 (som registrerades den 29 oktober 2007). Genom en skrivelse av den 19 december 2007 som registrerades den 20 december 2007 uppgav Polen att ISD Polska skulle ta över nya aktier i varvet och på så sätt få kontrollen över företaget. ISD Polska, den nya ägaren till Gdansk-varvet, lämnade kompletterade upplysningar genom ett e-postmeddelande den 25 januari 2008.

(32) Samtidigt uppmanade kommissionen, genom en skrivelse av den 14 juni 2007, de polska myndigheterna att lämna information om det statliga stöd som utgått till Gdansk-varvet efter det att det formella granskningsförfarandet inleddes. De polska myndigheterna svarade genom en skrivelse av den 11 juli 2007 som registrerades samma dag. Kommissionen begärde ytterligare förklaringar genom en skrivelse av den 13 november 2007. Polen svarade genom en skrivelse av den 9 januari 2008 som registrerades samma dag.

(33) Den 24 januari 2008 hölls ett möte mellan de polska myndigheterna, den nya majoritetsägaren till Gdansk-varvet ISD Polska och kommissionen, och tekniska diskussioner inleddes om den nya majoritetsägarens planer för omstrukturering av varvet. De polska myndigheterna lämnade uppgifter genom skrivelser av den 25 januari 2008 (som registrerades den 28 januari 2008), den 30 januari 2008 och den 4 februari 2008 (som registrerades samma dagar). Ytterligare information lämnades genom skrivelser av den 14 februari 2008 (som registrerades den 19 februari 2008), den 15 februari 2008 och den 21 februari 2008 (som båda registrerades den 3 mars 2008), den 26 februari 2008 (som registrerades den 12 mars 2008), den 10 mars 2008 (som registrerades samma dag) samt den 10 och 11 april 2008 (som båda registrerades den 17 april 2008). Kommissionen svarade genom skrivelser av den 30 januari, 14 februari, 25 februari och 28 februari 2008. Den 11 februari och den 18 mars 2008 hölls möten med deltagande av de polska myndigheterna, företrädare för ISD Polska och kommissionen.

(34) Genom en skrivelse av den 22 april 2008 uppmanade kommissionen återigen Polen att lämna ett heltäckande förslag till omstruktureringsplan för varvet. I denna skrivelse angav kommissionen att underlåtenhet att lämna begärd information kunde leda till att kommissionen fattade beslut på grundval av artikel 10.3 i förordning (EG) nr 659/1999. Efter denna skrivelse erhöll kommissionen information från varvet genom skrivelser av den 23 april 2008 (som registrerades samma dag) och den 25 april 2008 (som registrerades den 29 april 2008). Kommissionen upprepade sin begäran om upplysningar genom en skrivelse av den 30 april 2008. Polen lämnade ytterligare information genom en skrivelse av den 12 maj 2008 som registrerades den 13 maj 2008 och ISD Polska lämnade ytterligare information genom skrivelser av den 9 maj 2008 (som registrerades samma dag), den 16 maj 2008 (som registrerades den 26 maj 2008) och den 26 maj 2008 (som registrerades samma dag).

(35) Mot bakgrund av att Polen hade underlåtit att lämna all den information som kommissionen hade begärt antog kommissionen den 23 maj 2005 ett beslut på grundval av artikel 10.3 i förordning (EG) nr 659/1999. Polen svarade genom en skrivelse av den 26 juni 2008 som registrerades samma dag.

(36) Polen lämnade ytterligare information genom skrivelser av den 1 juli 2008 och den 2 juli 2008, vilka båda registrerades den 3 juli 2008. Genom en skrivelse av den 4 juli 2008 begärde kommissionen ytterligare information, vilken Polen lämnade genom skrivelser av den 7 juli 2008 (som registrerades samma dag), den 8 juli 2008 (som registrerades samma dag) och den 8 juli 2008 (som registrerades den 9 juli 2008). Polen lämnade ytterligare information genom skrivelser av den 10 juli 2008 (som registrerades samma dag) och den 10 juli (som registrerades den 11 juli), den 11 juli 2008 (som registrerades samma dag), den 16 juli 2008 (som registrerades den 17 juli 2008), den 17 juli 2008 (som registrerades den 18 juli 2008), den 18 juli 2008 (som registrerades den 25 juli 2008), den 21 juli 2008, den 28 juli 2008, den 4 augusti 2008, den 13 augusti 2008, den 20 augusti 2008, den 21 augusti 2008, den 25 augusti 2008, den 1 september 2008, den 8 september 2008, den 9 september 2008 och den 10 september 2008 (som samtliga registrerades samma dagar de inlämnades).

(37) Den 12 september 2008 översände Polen en reviderad gemensam omstruktureringsplan för Gdansk-varvet och Gdynia-varvet. Polen lämnade ytterligare information genom skrivelser av den 16 september 2008, den 17 september 2008, den 19 september 2008, den 23 september 2008, den 25 september 2008, den 26 september 2008, den 1 oktober 2008, den 2 oktober 2008 och den 3 oktober 2008 (som samtliga registrerades samma dagar de inlämnades). Ytterligare uppgifter lämnades genom skrivelser av den 6 oktober 2008 som registrerades den 7 oktober 2008 och den 22 oktober 2008 som registrerades samma dag. Genom en skrivelse av den 3 november 2008 som registrerades den 4 november 2008 uppgav Polen att en fristående plan för Gdansk-varvet skulle översändas. Genom en skrivelse av den 4 november som registrerades den 5 november 2008 översände de polska myndigheterna ett ofullständigt förslag till omstruktureringsplan för Gdansk-varvet.

(38) Den 6 november 2008 antog kommissionen ett negativt beslut om Gdynia-varvet ([5]) i vilket den omstruktureringsplan som ISD Polska utarbetat för Gdynia-varvet befanns vara oförenlig med reglerna för statligt stöd.

(39) Den 8 december 2008 översände Polen en fristående omstruktureringsplan för Gdansk-varvet. Ytterligare information lämnades genom en skrivelse av den 11 december 2008 som registrerades samma dag.

(40) Genom skrivelser av den 23 december 2008 som registrerades den 12 januari 2008 och den 13 februari 2009 som registrerades samma dag begärde kommissionen ytterligare information, vilken Polen lämnade genom skrivelser av den 30 januari och den 20 februari 2009, vilka båda registrerades de dagar de inlämnades.

(41) Kommissionen begärde ytterligare klargöranden genom en skrivelse av den 8 april 2009 som registrerades samma dag. Polen lämnade ytterligare information genom skrivelser av den 16 och den 28 april 2009, vilka båda registrerades samma dagar de inlämnades.

(42) Den 8 maj 2009 översände Polen en reviderad omstruktureringsplan för Gdansk-varvet. Planen registrerades samma dag. Polen lämnade ytterligare klargöranden genom skrivelser av den 21 maj 2009, den 1 juni 2009 och den 5 juni 2009, vilka alla registrerades samma dagar de inlämnades.

II. DETALJERAD BESKRIVNING AV STÖDET

1. Stödmottagaren

(43) Stödmottagare är Stocznia Gdańsk SA (Gdansk-varvet). Företaget är beläget i regionen Gdansk-Gdynia-Sopot i norra Polen.

(44) Gdansk-varvet tillverkar fartyg och båtar för havs- och kustsjöfart och bedriver annan skeppsbyggnadsrelaterad verksamhet, såsom tillverkning av fartygsdelar och ståldelar samt olika stödtjänster.

(45) Gdansk-varvet försattes i konkurs 1996 och 1998 förvärvades dess tillgångar av Polens största varv, Gdynia-varvet, beläget omkring 20 km från Gdansk-varvet. Varvet döptes om till Gdansk-varvet – Gdynia-varvsgruppen. Sedan dess har Gdynia-varvet tecknat avtal, inköpt material och arrangerat finansiering av produktionen vid Gdansk-varvet. Trots att Gdansk-varvet i stor utsträckning blev beroende av moderbolaget beslutade de polska myndigheterna 2006 inom ramen för regeringens strategi att varven skulle separeras. I augusti 2006 övertogs aktiemajoriteten i Gdansk-varvet av den statskontrollerade industriutvecklingsbyrån och dess underordnade bolag Centrala Zaopatrzenia Hutnictwa genom ett byte av skuld mot aktier. Genom denna transaktion separerades Gdansk-varvet från Gdynia-varvet.

(46) I december 2006 förband sig de polska myndigheterna att privatisera Gdansk-varvet för att förbättra dess utsikter att återställa lönsamheten och den 17 september 2007 lanserades ett anbudsförfarande för tecknande av aktier i Gdansk-varvet, vars aktiekapital nyligen hade utökats genom beslut på extraordinär bolagsstämma den 10 augusti 2007. ISD Polska, ett dotterbolag till den ukrainska stålproducenten Donbas som redan var minoritetsaktieägare i Gdansk-varvet, lämnade ett bindande anbud att teckna de nya aktierna i november 2007. Sedan januari 2008 har ISD Polska varit majoritetsaktieägare i Gdansk-varvet. Sedan juni 2008 har ISD Polska innehaft 83,6 % av aktierna, medan återstoden har innehafts av industriutvecklingsbyrån. Aktiekapitalet uppgår till 405 miljoner zloty.

(47) Gdansk-varvet hyr tre slipar med en total kapacitet om cirka 160 000 viktade bruttoton (enligt företagets egna uppgifter). Företaget tillverkade tidigare främst containerfartyg, bulkfartyg, sektioner, block och skrov för sitt moderbolag Gdynia-varvet och andra företag. Efter privatiseringen inriktades varvet 2007 och 2008 på produktion av skrov till mindre specialfartyg och halvt utrustade skrov. Dessutom producerar varvet block och sektioner för andra varv samt stålstrukturer för olika branscher och byggföretag.

(48) I slutet av 2006 hade varvet 2 893 anställda, varav 60 % var direkt involverade i produktionen. År 2008 minskade antalet anställda med 23 % till 2 235.

(49) Omstruktureringen av Gdansk-varvet började redan 1998, omedelbart efter att det försattes i konkurs och dess tillgångar övertogs av Gdynia-varvet. Enligt de uppgifter de polska myndigheterna har lämnat började Gdynia-varvet (som Gdansk-varvet tillhörde fram till augusti 2006) få svårigheter 2002. Efter konkursen 1996 visade Gdansk-varvet inte vinst förrän första halvåret 2002 och därefter började förlusterna bli betydande. Koncernens problem påverkade naturligtvis också Gdansk-varvet. Faktorerna som bidrog till den svåra finansiella situationen var externa, såsom konkurrensen från Asien, zlotyns

([5]) Kommissionens beslut K(2008) 6771 av den 6 november 2008 i ärende C 17/05 om struktureringsstöd till Stocznia Gdynia, ännu ej offentliggjort.

starka ställning gentemot dollarn och problem med att få finansiering till fartyg efter att Stocznia Szczecin Porta Holding SA hamnat i svårigheter och en bockkran kollapsade vid Gdynia-varvet under en storm 1999. Andra faktorer var mer interna till sin natur. I sina försök att fylla orderboken, särskilt efter att förvärvet av Gdansk-varvet 1998 medförde en ökning av produktionspotentialen, har Gdynia-varvet fattat ett antal ledningsbeslut som har visat sig vara problematiska. Gdynia-varvet tog risker rörande utformning, teknik, finanser och affärer (nya produkter, prototyper och förlustbringande konstruktion av fartygstyper som var nya för varvet såsom små bulkfartyg, fartyg för kemikalier, ro-ro-fartyg, gastankfartyg, bulk-containerfartyg och allmänna lastfartyg). Driftskostnaderna vid varvet minskade inte heller i önskad takt.

(50) Gruppens finansiella svårigheter ledde till eftersläpningar med att fullgöra offentlig- och civilrättsliga skyldigheter och löneutbetalningar, materialbrist, produktionssvackor, höjda kostnader (arbetskostnader, böter) och förseningar med att fullgöra avtal.

(51) Följande uppgifter om driften av varvet har tillhandahållits:

Tabell 1

Gdansk-varvets verksamhet

[i miljoner zloty]

	1999	2000	2001	2002	2003	2005	2006	2007	2008
Omsättning	153	212	251	168	98	185,6	221	308	248
Rörelseresultat (1999–2003) Årets resultat (2005–2008)	– 32	– 49	– 38	– 14 (*)	– 47	– 100	– 71	– 237	– 17

(*) Första halvåret 2002 innebar ett genombrott för varvet (som genomgick omstrukturering sedan 1998), och för första gången gick varvet med vinst på halvårsbasis. Det sammanlagda resultatet för 2002 var dock negativt.

2. **Beslut om att inleda förfarandet enligt artikel 88.2 i EG-fördraget**

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

(53) Kommissionen konstaterade också att vissa av åtgärderna till förmån för Gdansk-varvet utgjorde nytt stöd eftersom åtgärderna hade beviljats efter Polens anslutning till EU den 1 maj 2004 eller ännu inte hade beviljats när beslutet fattades. Kommissionen förtecknade dessa åtgärder i del B i bilaga II till beslutet.

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

(55) Vad gäller omstruktureringen av de offentligrättsliga fordringarna enligt förfarandet enligt kapitel 5a som baserar sig på lagen av den 30 oktober 2002 om statligt stöd till företag med särskild betydelse för arbetsmarknaden, i sin ändrade lydelse ([6]) (åtgärderna 10–16 i del B i bilaga II till beslutet) slöt kommissionen sig till att det omstruktureringsbeslut som utfärdats av ordföranden för industriutvecklingsbyrån (regeringsorganet med ansvar för förfarandet enligt kapitel 5a), var ett rättsligt bindande beslut om stöd. I detta fall hade dock inget sådant omstruktureringsbeslut utfärdats före anslutningen ([7]). Ett beslut utfärdat av ordföranden för industriutvecklingsbyrån den 30 april 2004 med godkännande av omstruktureringsplanen för Gdansk-varvet från mars 2004 uppfyllde inte de förfarandemässiga och innehållsmässiga kraven för ett omstruktureringsbeslut och utgjorde därför inte något rättsligt bindande beslut om stöd.

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

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

([7]) Beslutet att omstrukturera Gdansk-varvet fattades den 30 december 2004.

(57) Kommissionen fann inga bevis på rättsligt bindande beslut för en rad åtgärder som förtecknas som åtgärderna 17–22 i del B i bilaga II till beslut. Dessa åtgärder hade att göra med omstruktureringen av offentligrättsliga skulder på grundval av andra rättsakter än den ovan nämnda lagen av den 30 oktober 2002. När det gäller den garanti som förtecknas som åtgärd 23 i del B i bilaga II till beslutet bemötte kommissionen särskilt Polens huvudargument, nämligen att denna åtgärd ingick i omstruktureringsplanen för Gdansk-varvet från mars 2004, som hade godkänts av varvets styrelse där representanter för staten ingick.

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

(59) Kommissionen konstaterade också att det hade meddelats att åtgärderna 24 och 25 i del B i bilaga II till beslutet (skuldavskrivning och kapitaltillskott) var möjliga alternativ om Gdynia-varvet inte skulle lyckas genomföra det planerade kapitaltillskottet till Gdansk-varvet. Därmed stod det klart att dessa åtgärder inte hade beslutats före anslutningen och alltså utgjorde planerat nytt stöd.

(60) Vidare konstaterade kommissionen att Gdynia-varvsgruppen hade fått produktionsgarantier från det polska exportkreditorganet. Kommissionen uttryckte tvivel om dessa garantiers kommersiella natur, eftersom de hade utfärdats inom ramen för exportkreditorganets icke-kommersiella verksamhet (med statliga garantier). Eftersom koncernen hade ekonomiska svårigheter tvivlade kommissionen på att de debiterade avgifterna verkligen återspeglade risken och om de säkerheter som exportkreditorganet krävde var tillräckliga.

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

3. **Synpunkter från berörda parter**

a) Synpunkter från Gdynia-varvsgruppen

(62) Kommissionen konstaterar att Gdansk-varvet inte har inkommit med några synpunkter på beslutet att inleda ett formellt granskningsförfarande. De synpunkter som moderbolaget anförde gällde dock också kommissionens slutsatser om dess behörighet i fråga om de åtgärder som förtecknas i del B i bilaga II till beslutet och kommissionens tvivel om stödets förenlighet med den gemensamma marknaden.

(63) I fråga om omstrukturering av offentliga skulder enligt kapitel 5a hävdade Gdynia-varvsgruppen att stödet hade beviljats genom omstruktureringsbeslutet från ordföranden för industriutvecklingsbyrån. Gdynia-varvsgruppen bibehöll dock sin åsikt, vilket även Polen gjorde i första fasen av kommissionens granskning, att beslutet om Gdansk-varvet skulle ha fattats av ordföranden för industriutvecklingsbyrån före anslutningen den 30 april 2004.

(64) Gdynia-varvsgruppen hävdade att det beviljade stödet före anslutningen bestod av ett avtal mellan alla enskilda offentliga fordringsägare om en omstrukturering enligt förfarandet i kapitel 5a ([8]).

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

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

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

(67) I fråga om kravet på att stödet måste begränsas till vad som är absolut nödvändigt hävdade stödmottagaren att stödets belopp hade begränsats till det absolut nödvändiga och att stödmottagaren skulle ha varit berättigad till mera stöd om sådant fanns tillgängligt. Gdynia-varvsgruppen konstaterade också att även om kommissionen gör en snäv definition av omstruktureringskostnaderna (det vill säga utesluter varvets löpande kostnader), är finansieringskomponenten i dessa kostnader utan statligt stöd fortfarande i storleksordningen 30 %, vilket uppfyller villkoren i omstruktureringsriktlinjerna från 1999 ([9]).

(68) Likaså hävdade Gdynia-varvsgruppen att det statliga stödet till koncernen inte snedvred konkurrensen i Europa med hänvisning till att det faktiska konkurrenshotet för den europeiska varvsindustrin kom från Fjärran Östern. Stödmottagaren medgav att containerfartyg också byggs vid andra europeiska varv, särskilt i Tyskland, men hävdade att dessa fartyg avviker i fråga om utformning och tekniska specifikationer.

b) Synpunkter från andra berörda parter

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

(70) Ray Car Carriers, Gdynia-varvsgruppens största kund och minoritetsägare i Gdansk-varvets moderbolag, framhöll koncernens betydelse för dess egna verksamhet med tanke på de löpande kontrakten med varvet.

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

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

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

c) Polens synpunkter

(73) I likhet med Gdynia-varvsgruppen lämnade Polen synpunkter både på kommissionens behörighet och på stödets förenlighet med den gemensamma marknaden.

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

(75) I fråga om åtgärderna i del B i bilaga II till beslutet avvisade Polen inte kommissionens slutsatser i beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande.

(76) Vad gäller det nya stödets förenlighet med den gemensamma marknaden konstaterade Polen att omstruktureringsplanen från mars 2004 utgjorde en sund ekonomisk grund för varvets omstruktureringsprocess. Polen medgav att omstruktureringsprocessen hade genomförts med begränsade ekonomiska resurser, men hävdade att den redan hade förbättrat varvets ekonomiska situation. De polska myndigheterna tillhandahöll därefter dessutom en kort beskrivning av omstruktureringsåtgärderna enligt omstruktureringsplanen från mars 2004, för att visa att omstruktureringen inte enbart handlade om pengar. De försvarade de kompensationsåtgärder som hade föreslagits i omstruktureringsplanen från mars 2004 och som hade genomförts inom Gdynia-varvsgruppen. I fråga om kravet på att stödet måste begränsas till vad som är nödvändigt konstaterade Polen att stödet inte har använts för andra ändamål än omstrukturering och hävdade att stödnivån uppgick till 31 % räknat som procentandelen stöd av de totala omstruktureringskostnaderna, inklusive driftskostnader. Polen hävdade att det planerade kapitaltillskottet från Gdynia-varvet till Gdansk-varvet, omförhandlingarna av kontraktspriser tillsammans med de ackumulerade vinsterna och det positiva kassaflödet som varvet skulle generera i framtiden borde anses utgöra ”eget bidrag”.

(77) De polska myndigheterna beskrev utförligt hur exportkreditorganets garantisystem fungerade och hävdade att dessa garantier hade ställts på marknadsmässiga villkor och därmed inte utgjorde statligt stöd.

4. **Kronologisk beskrivning av avgörande händelser efter kommissionens beslut om att inleda ett formellt granskningsförfarande**

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

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

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

(81) I december 2005 fick kommissionen via offentliga källor ([10]) reda på att en statsägd kapitalgrupp med namnet Korporacja Polskie Stocznia (nedan kallad *KPS*) hade inrättats i syfte att införliva de tre största polska varven i Gdynia, Gdansk och Szczecin under ett och samma paraply (nedan kallat *konsolideringsplanen*). KPS hade som främsta uppgift att finansiera varvens produktion. Polen underrättade inte kommissionen om konsolideringsplanen i något skede av förfarandet, varken före eller efter beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande.

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

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

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

(85) Kommissionen mottog det första utkastet till 2006 års omstruktureringsplan den 9 juni 2006. Efter att ha besökt varvet och inhämtat yttrande av en extern konsult uttryckte kommissionen allvarliga tvivel om detta utkast under sitt besök på plats den 14 juni 2006 och i skrift den 17 juli 2006, och påpekade att omstruktureringsplanen inte verkade vara genomförbar och att det inte var sannolikt att den skulle återställa varvets lönsamhet på lång sikt utan att snedvrida konkurrensen. Kommissionen konstaterade att omstruktureringsstrategin inte föreföll vara baserad på en detaljerad analys av lönsamheten hos olika verksamheter vid varvet i det förflutna, utan i stället utgick från en omfattande expansion av skeppsbyggnaden, att det inte fanns några faktiska utsikter till finansiering av omstruktureringen med medel som inte hade inslag av statligt stöd och att planens expansiva natur innebar att den inte uppfyllde kravet på kompensationsåtgärder. Kommissionen riktade uppmärksamheten på det kontinuerliga beroendet av fartygsfinansieringsgarantier från exportkreditorganet, ett statligt organ, och varnade varvet och de polska myndigheterna om att dessa garantier utgör statligt stöd.

(86) Trots dessa varningar var den slutliga omstruktureringsplanen som Polen lämnade in två månader för sent, i september 2006, till väsentliga delar samma som det första utkastet.

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

(87) I augusti 2006 övertogs aktiemajoriteten i Gdansk-varvet av ARP och dess dotterbolag Centrala Zaopatrzenia Hutnictwa genom ett byte av skuld mot aktier (Gdynia-varvets aktier i Gdansk-varvet ställdes som säkerhet för ett lån från ARP till Gdynia-varvet som delvis utbetalades i juni 2006). Genom denna transaktion separerades Gdansk-varvet från Gdynia-varvsgruppen.

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

(89) De polska myndigheterna meddelade vid detta möte att de hade för avsikt att privatisera Gdansk-varvet. Enligt Polen skulle privatiseringsprocessen slutföras i juni 2008. Genom en skrivelse av den 28 februari 2007 förband sig Polen att privatisera Gdansk-varvet till slutet av 2007. Inför sammanställningen av privatiseringsdokumenten begärde Polen att kommissionen skulle ge ett utlåtande om vilka kompensationsåtgärder som behövdes för Gdansk-varvet så att potentiella investerare kunde ges korrekt information.

(90) Under de följande månaderna förde ledningen för Gdansk-varvet samtal med olika potentiella investerare i syfte att finna en strategisk investerare i varvet, som skulle förvärva nyemitterade aktier i företaget och därmed tillhandahålla de medel som erfordrades för omstruktureringen och ta kontrollen över företaget.

(91) Efter en överenskommelse som nåtts med de polska myndigheterna i december 2006 förde kommissionen samtidigt intensiva diskussioner med de polska myndigheterna och Gdansk-varvet i syfte att fastställa de nödvändiga kompensationsåtgärderna. Genom en skrivelse av den 28 februari 2007 förband sig Polen att stänga en slip vid Gdansk-varvet så snart utestående beställningar hade levererats, det vill säga i januari 2010.

(92) Kommissionen bad Gdansk-varvet att tillhandahålla information som underlag för ett beslut om huruvida detta förslag utgjorde en reell kompensationsåtgärd. Eftersom den lämnade informationen inte var fullständig och inte visade att de kompensationsåtgärder Polen hade föreslagit för varvet var tillräckliga antog kommissionen den 19 juli 2007 ett beslut i enlighet med artikel 10.3 i förordning (EG) nr 659/1999 och uppmanade Polen att lämna erforderlig information för att frågan om kompensationsåtgärder för Gdansk-varvet skulle kunna avgöras.

(93) De polska myndigheterna svarade genom en skrivelse av den 20 augusti 2007 att det inte gick att stänga mer än en slip, eftersom detta skulle göra det omöjligt att återställa varvets lönsamhet på lång sikt. Den studie som översändes som stöd för denna ståndpunkt byggde dock på antagandet att inga omstrukturerings- eller korrigeringsåtgärder skulle genomföras när sliparna hade stängts. De polska myndigheterna framförde också att varvets framtida ägare skulle kunna överväga att köpa en ny sjösättningsanläggning, eftersom de slipar som varvet hittills hade använt hyrdes av tredje parter. Därför konstaterade kommissionen i en skrivelse den 3 oktober 2007 att frågan om nödvändiga kompensationsåtgärder fortfarande inte var löst och uppmanade Polen att ge potentiella investerare med intresse av att förvärva Gdansk-varvet tillräcklig information om det statliga stöd som hade utgått till varvet efter det att Polen blev medlem i Europeiska unionen samt om behovet att upprätta en trovärdig omstruktureringsplan baserad på antagandet av verkliga kompensationsåtgärder. De polska myndigheterna föreslog också att de erforderliga kompensationsåtgärdernas omfattning och sättet att genomföra dem skulle överenskommas med varvets nya ägare.

(94) I september 2007 utlyste de polska myndigheterna ett anbudsförfarande för tecknande av aktier i Gdansk-varvet, vars aktiekapital hade utökats genom beslut på extraordinär bolagsstämma den 10 augusti 2007. ISD Polska, ett dotterbolag till den ukrainska stålproducenten Donbas som redan var minoritetsaktieägare i Gdansk-varvet, lämnade ett bindande anbud att teckna de nya aktierna i november 2007. De nytecknade aktierna registrerades av behörig domstol i januari 2008. ISD Polska förvärvade också större delen av de befintliga aktierna i Gdansk-varvet av Gdynia-varvet, industriutvecklingsbyrån och dess dotterbolag Cenzin. I januari 2008 innehade ISD Polska 79 % av aktierna i Gdansk-varvet. I april 2008 bildade ISD Polskas moderbolag ett nytt dotterbolag, ISD Stocznia. Därefter överfördes aktierna i Gdansk-varvet från ISD Polska till ISD Stocznia, som blev den formella ägaren till Gdansk-varvet.

(95) Den 24 januari 2008 hölls det första mötet mellan de polska myndigheterna, kommissionen och Gdansk-varvets nya majoritetsägare – ISD Polska. Efter detta fördes intensiva tekniska diskussioner om den nya majoritetsägarens planer för omstrukturering av varvet. Den 11 februari och den 18 mars 2008 hölls dessutom möten med deltagande av de polska myndigheterna, företrädare för ISD Polska och kommissionen.

(96) Som svar på kommissionens begäran om information översände Polen åtskilliga dokument som översiktligt presenterade alternativa strategier för ISD Polska i fråga om granskningen av det statliga stödet.

(97) För det första fick kommissionen ett sammanfattande dokument i vilket vissa inslag i ISD Polskas omstruktureringsstrategi för varvet framhölls. Utgångspunkten var att det statliga stödet (20 miljoner euro enligt ISD Polska) skulle återbetalas. Detta sades vare grunden för ISD Polskas beslut att förvärva varvet. ISD Polska uppgav senare, vid ett möte den 18 mars 2008, att detta alternativ inte längre var aktuellt, eftersom det statliga stöd som skulle kunna återkrävas var högre än vad ISD Polska ursprungligen hade uppskattat.

(98) För det andra fick kommissionen ett utkast till affärsplan för omstrukturering i enlighet med riktlinjerna. Detta scenario innebar att varvet skulle diversifieras till tre verksamhetsområden: den huvudsakliga verksamheten skeppsbyggnad, produktion av vindkraftverk samt produktion av stålstrukturer. När det gäller varvets kapacitet skulle de tre befintliga sliparna användas till och med 2012 enligt planen. År 2013 skulle de ersättas av en ny flytdocka. Utkastet till affärsplan innehöll investeringar på 183 miljoner euro.

(99) För det tredje mottog kommissionen en kort analys från ISD Polska som sades visa att varvets lönsamhet inte skulle kunna återställas om två slipar skulle stängas omedelbart och produktionen begränsas 2013.

(100) Inga av de ovan nämnda dokumenten som de polska myndigheterna översände efter privatiseringen kan betraktas som den heltäckande, sammanhängande omstruktureringsplan som krävs i riktlinjerna.

(101) Genom en skrivelse av den 22 april 2008 uppmanade kommissionen återigen Polen att lämna ett förslag till heltäckande omstruktureringsplan för varvet. Eftersom den tillhandahållna informationen ansågs vara otillräcklig fattade kommissionen den 23 maj 2008 ett beslut ([11]) i enlighet med artikel 10.3 i förordning nr 659/1999, i vilket Polen uppmanades att lämna all dokumentation och information som behövdes för att bedöma om Gdansk-varvets lönsamhet skulle komma att återställas och i så fall när, om tillräckliga kompensationsåtgärder skulle genomföras, om det statliga stödet skulle begränsas till minsta möjliga och vilket det egna bidraget fritt från statligt stöd i enlighet med riktlinjerna skulle vara, för att kunna bedöma om omstruktureringsstödet till Gdansk-varvet skulle vara förenligt med den gemensamma marknaden. Denna information skulle tillhandahållas senast den 26 juni 2008.

(102) Vid ett möte den 10 juni 2008 kom det fram att de polska myndigheterna förde intensiva diskussioner med ISD Polska och Gdansk-varvet om eventuellt köp av Gdynia-varvet och sammanslagning av de två varven. Polen föreslog att kompensationsåtgärder skulle genomföras i det sammanslagna varvet och uppgav att den nya investeraren hade begärt ytterligare statligt stöd som villkor för att delta i privatiseringen av Gdynia-varvet. Polen underrättade också kommissionen om att ISD Polska höll på att utarbeta en gemensam omstruktureringsplan för båda varven som skulle överlämnas till kommissionen senast den 26 juni 2008, i enlighet med det ovan nämnda föreläggandet om att lämna upplysningar.

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

(104) Den 26 juni 2008 mottog kommissionen ett utkast till en omstruktureringsplan för det nya Gdansk-Gdynia-varvet daterat i juni 2008 som hade utarbetats av ISD Polska. I planen presenterades en gemensam omstruktureringsstrategi för varven i Gdansk och Gdynia (nedan kallad *ISD:s gemensamma omstruktureringsplan*).

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

(106) Den 6 november 2008 avslutade kommissionen granskningen av omstruktureringsstödet till Gdynia-varvet. Kommissionen fann att stödet till varvet var oförenligt med den gemensamma marknaden och krävde att det skulle återbetalas ([12]).I detta beslut tillbakavisade kommissionen den gemensamma omstruktureringsplanen av den

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

([12]) Kommissionens beslut K(2008) 6771 av den 6 november 2008 i ärende C 17/05 om struktureringsstöd till Stocznia Gdynia, ännu ej offentliggjort.

12 september, eftersom det inte hade visats att denna plan skulle återställa den långsiktiga lönsamheten för de två varven inom ramen för en koncern, att stödet skulle begränsas till vad som var absolut nödvändigt och att åtgärder för att begränsa den snedvridning av konkurrensen som stödet skapar skulle vidtas.

(107) I november 2008 mottog kommissionen ett utkast till fristående omstruktureringsplan för Gdansk-varvet från ISD Polska. Efter en intensiv korrespondens mellan kommissionen, de polska myndigheterna och ISD Polska mottog kommissionen den 8 maj 2009 den slutliga omstruktureringsplanen för Gdansk-varvet, kallad ”Omstruktureringsplan för Gdansk-varvet. Reviderad version av planen från den 5 december 2008” daterad den 7 maj 2009 (nedan kallad *2009 års omstruktureringsplan*).

5. **2009 års omstruktureringsplan**

(108) I 2009 års omstruktureringsplan omnämns misslyckandet med omstruktureringsplanen från 2006 när det gällde att återställa varvets lönsamhet och orsakerna till varvets aktuella finansiella svårigheter identifieras. Misslyckandet med att privatisera varvet 2006 och att höja varvets kapital till en nivå som gav möjlighet till omstrukturering framhålls. I planen anges också makroekonomiska faktorer som den polska zlotyns värdeminskning mot US-dollarn, stigande stålpriser och externa faktorer som utflödet av kvalificerad arbetskraft från varvet, hög personalfrånvaro, dålig organisation och låg produktivitet.

a) Försäljningsstrategi

(109) Planen bygger på antagandet att varvets verksamhet ska diversifieras. Företaget förväntas bearbeta omkring [… mer än 100] (*) tusen ton stål varje år: [… omkring 15 %] ton för skeppsbyggnad, [… omkring 40 %] ton för produktion av vindkraftverk och [… omkring 45 %] ton för produktion av stålstrukturer.

(110) Inom skeppsbyggnad ska ISD Polska inrikta sig på marknadssegmentet för halvt utrustade skrov till specialoffshorefartyg och seismiska fartyg.

(111) Marknadsanalysen baserar sig på jämförelser med produktionen hos andra europeiska varv och erfarenheterna från Gdansk-varvet. Enligt planen ska varvet koncentrera sig på att producera halvt utrustade offshorefartyg och seismiska fartyg som underleverantör till andra varv. I 2009 års omstruktureringsplan beskrivs Gdansk-varvets tidigare erfarenheter av konstruktion av skrov till offshorefartyg och det konstateras att varvet har fartyg av denna typ i sin orderbok.

(112) Enligt den planerade produktionsportföljen ska upp till […] skrov/fartyg produceras om året. Varvet planerar att ingå långsiktiga samarbetsavtal med varv som specialiserar sig på offshorefartygssegmentet och bygga delar av kompletta fartyg åt dessa varv.

(113) I fråga om verksamheten utanför skeppsbyggnad avser ISD Polska att börja producera vindkraftverk och stålstrukturer. Enligt planen ska tillverkningen av vindkraftverk börja 2012 med […] vindkraftverk och uppgå till […] vindkraftverk 2015 (med en höjd på 80 meter).

(114) Enligt planen ökar produktionen av olika stålstrukturer (till exempel kranarmar, prefabricerade delar, lagerstrukturer och stålstrukturer för byggnadsindustrin) från [… mer än 10 000] ton under 2008 till [… mer än 50 000] ton från och med 2013 ([13]).

(115) I omstruktureringsplanen beskrivs kunnandet hos ISD Polska (eller andra företag i Donbas-gruppen) inom området för stålstrukturer. Det finns planer på att flytta en del av produktionen från Huta Częstochowa till Gdansk-varvet. I planen sammanfattas resultaten från en marknadsundersökning som gjordes av en oberoende konsult som ett led i utvecklandet av stålstruktursegmentet vid Gdansk-varvet efter ISD Polskas förvärv i början av 2007. Enligt studien förutspås tillväxt inom stålstruktursegmentet i Europa och särskilt i Polen (till exempel utveckling av infrastruktur med bidrag från strukturfonderna). I planen framhåller man att Gdansk-varvet har potential att utveckla verksamheten inom området stålstrukturer för att möta den förväntade ökade efterfrågan på stålstrukturer, att varvet har ett gynnsamt läge vid havet som möjliggör billiga transporter och de erfarenheter som ISD Polska-koncernen har förvärvat.

(116) ISD Polska började producera stålstrukturer vid Gdansk-varvet omedelbart efter övertagandet av varvet. År 2008 sålde varvet omkring [… mer än 10] tusen ton stålstrukturer, främst delar till vindkraftverk.

(117) 2009 års omstruktureringsplan innehåller olika prognoser för produktionsvolymen för stålstrukturer, som framgår av tabell 2 nedan.

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

([13]) Det förväntades att produktionen av kranarmar skulle öka från […] ton 2008 till […] ton 2009, produktionen av lagerstrukturer från […] ton 2008 till […] ton 2009, produktionen av stålstrukturer för byggsektorn från […] till […] ton 2011 och produktionen av fartygsdelar för andra tillverkare från […] till […] ton 2011.

Tabell 2

Planerad produktion av stålstrukturer i ton (2009 års omstruktureringsplan)

Produkter	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Kranarmar	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Prefabricerade delar	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Lagerstrukturer	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stålstrukturer för byggnader	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Totalt	[…mer än 10 000]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…mer än 50 000]	[…mer än 50 000]

b) Industriell och operationell omstrukturering

(118) I 2009 års omstruktureringsplan uppges att varvets produktionstillgångar avsevärt har försämrats och ligger på samma nivå som de europeiska varvens produktionstillgångar i början av 1990-talet. De planerade investeringarna uppgår till […under 100] miljoner zloty för skeppsbyggnad och […omkring 200] miljoner zloty för annat ([…] miljoner zloty för vindkraftverk och […] miljoner zloty för stålstrukturer).

(119) Investeringarna i skeppsbyggnad kommer att genomföras under perioden 2009–2011. De viktigaste inslagen ([14]) är investeringar i infrastruktur för sjösättning, plåtskärningshallar, panelbearbetning och ventilation. Dessa investeringar bör tillsammans med organisatoriska förändringar leda till en förbättring av produktiviteten från nuvarande 45 mantimmar per kbt till målet på 27 mantimmar per kbt ([15]).

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

(121) Enligt 2009 års omstruktureringsplan ska ett planeringscentrum inrättas med ansvar för att produktionen planeras effektivt på varvets alla organisatoriska nivåer. Syftet med detta centrum är att eliminera brister i fråga om planering, schemaläggning, budgetering och kontroll av produktionsprocessen.

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

(123) För att skydda sig mot valutarisker avser varvet att införa erforderlig infrastruktur efter att ha identifierat kostnader och intäkter som genererar valutarelaterade risker och definierat tillåtna exponeringsnivåer för dessa risker. Riskhanteringssystemet i omstruktureringsplanen baserar sig på fyra huvudelement: att beakta risken när varvets strategi fastställs (definition av risktolerans och riskkontroll), att justera organisationsstrukturen, att använda informationsteknik och införa olika metoder för att begränsa risken (naturlig hedging, indexklausuler i kontrakt och inköp av finansiella produkter såsom valutaoptioner och terminer). I planen beskrivs de föreslagna valutasäkringsmetoderna i närmare detalj. Planen innehåller tre säkringsinstrument som varvet bör använda (naturlig hedging, värdepapperstransaktioner och valutaoptioner), en kvantifiering av orderbokens exponering för valutarisker fram till 2012 och en uppskattning av kostnaderna för dessa säkringsinstrument på den grunden. På grundval av planen kontaktade ISD Polska ett antal banker, vilka begärde att ISD skulle tillhandahålla en tillfredsställande säkringsstrategi för att kunna sammanställa säkringsanbud. Enligt planen skulle denna strategi utarbetas under de sex första månaderna av omstruktureringen.

(124) Inom området produktion är målet att lösa problemet med ineffektiv logistik till följd av de långa avstånden mellan prefabrikationsområdet och skeppsbyggnadsfaciliteterna. Enligt planen ska varvets utformning förändras och skeppsbyggnadstekniken ses över. För att förkorta produktionscykeln för fartyg ska varvet optimera materialtillförseln och se till att produktionsprocessen fungerar smidigt, så att de potentiella arbetskraftsreserver som uppstår på grund av skeppsbyggnadsverksamhetens cykliska natur kan användas i den mer flexibla stålstrukturverksamheten.

([14]) En fullständig förteckning över investeringarna finns i tabellerna 27 och 28 på sidan 138 och sidorna 96–97 i 2009 års omstruktureringsplan från ISD Polska.

([15]) Tabell 42 på sidan 247 i 2009 års omstruktureringsplan från ISD Polska.

(125) I fråga om inköp och hantering av material är det främsta målet att få ned kostnaderna. Omstruktureringsåtgärderna omfattar till exempel att administrera en gemensam databas för allt material, inköp i enlighet med produktionsplanen, införande av ramavtal och elektroniska auktioner för att uppnå besparingar, lagerhantering, materialinköp på grundval av minst tre anbud, inköpssamarbete med Huta Częstochowa och så vidare.

(126) På it-området planerar varvet att rekrytera och utbilda kvalificerad arbetskraft, utöka användningen av den befintliga informationstekniken och modernisera den samt att införa ett gemensamt it-system på varvet för alla eller nästan alla organisatoriska enheter.

(127) I fråga om personalpolitiken är målet att lösa problemet med hög omsättning och hög frånvaro. ISD Polska planerar att samarbeta med en lokal rekryteringsbyrå. På intern nivå omfattar planen policyer för karriärutveckling, införandet av ett motivationsbaserat lönesystem (övertidshantering, utvärdering av anställda, frånvarokontroller och betalning på grundval av projekt, punktlighet och kvaliteten på utfört arbete) och utveckling av en företagsidentitet. Enligt planen måste antalet anställda minskas.

(128) Vid utgången av 2008 hade företaget 2 235 anställda. Med andra ord hade antalet anställda minskat med 658 från 2 893 i slutet av 2006.

(129) Enligt planen ska antalet anställda som är direkt verksamma i produktionen minskas med […] till i slutet av 2011 och antalet anställda inom administration och med andra tillsvidareanställningar med […]. Å andra sidan planerar företaget att successivt öka personalstyrkan inom annan verksamhet än skeppsbyggnad med omkring […] arbetstagare (2013) inom produktion av vindkraftverk och […] arbetstagare (2013) inom stålstrukturer. Således kommer antalet anställda att reduceras med […]. Sysselsättningsmålet inom skeppsbyggnad är enligt planen [… färre än 1 500] anställda.

(130) Den reviderade planen innehåller en kalkyl för personalomstruktureringens kostnader och verkningar.

(131) I fråga om designverksamheten anges i planen att arbetet vid designavdelningen bör rationaliseras och vara närmare kopplat till produktionsprocessen. Planen bygger på att ytterligare instrument och system ska köpas in till designavdelningen, men i fråga om skeppsbyggnaden förutsätter man att standardiserade projekt ska genomföras, så att kostnaderna för att ta fram ny design minskar.

(132) Planen innehåller en kort allmän beskrivning av vad man vill uppnå med dessa organisatoriska omstruktureringsåtgärder och kvantifierar resultatet av dem summariskt till en produktivitetsförbättring på cirka 12 mantimmar per kbt ([16]).

c) Finansiell omstrukturering

(133) I fråga om finansiell omstrukturering innehåller planen ett nytt statligt stöd i form av ett kapitaltillskott på 46,7 miljoner zloty och ett lån på 103,3 miljoner zloty. Totalt skulle det nya stödet uppgå till 150 miljoner zloty (i nominellt värde).

d) Kostnaderna för omstrukturering och det egna bidraget

(134) Enligt 2009 års omstruktureringsplan har Gdansk-varvets omstruktureringskostnader hittills (sedan den 1 maj 2004) uppgått till 405 miljoner zloty. Planerade investeringar uppgår till […omkring 300] miljoner zloty. Enligt planen ska ackumulerade offentligrättsliga skulder på 95,3 miljoner zloty och ackumulerade civilrättsliga skulder på […] miljoner zloty återbetalas. Kostnaderna för omstrukturering av personalen förväntas uppgå till […] miljoner zloty. Enligt beräkningen behövs det […] miljoner zloty för att skapa balans i varvets ekonomi (täcka tidigare förluster, tillhandahålla tillräcklig likviditet och kapital). Totalt skulle omstruktureringskostnaderna uppgå till [… mer än 1 000] miljoner zloty.

(135) Planen bygger på att [… omkring 500] miljoner zloty ska finansieras med egna resurser, utan statligt stöd. Detta belopp inkluderar 305 miljoner zloty i form av ett kapitaltillskott från ISD Polska (redan registrerat och inbetalt), […] miljoner zloty från försäljning och leasing av överflödiga tillgångar och […] miljoner zloty från ett investeringslån som ska upptas på marknaden i syfte att finansiera investeringar i annan verksamhet än skeppsbyggnad.

(136) När det gäller intäkter från försäljning och leasing av tillgångar planerar varvet att sälja sina aktier i Kuznia Gdańsk ([…] % av aktierna). Varvet har inlett förhandlingar med potentiella köpare och fått ett bud på aktierna, vilket beaktades i omstruktureringsplanen. Budet uppgick till […] miljoner zloty. Vidare planerar varvet att leasa ut tillgångar till andra företag i närheten som man samarbetar med, med beräknade intäkter (på basis av befintliga leasingavtal) på […] miljoner zloty från markleasing (2009–12) och […] miljoner från leasing av produktionsanordningar (2009–12).

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

(137) När det gäller investeringslånet på […] miljoner för utveckling av produktionen av vindkraftverk kommer denna verksamhet att bedrivas av ett särskilt företag.

(138) För att visa att produktionen av vindkraftverk kommer att locka till sig externt kapital översände de polska myndigheterna villkorliga åtaganden från två banker att tillhandahålla finansiering till ISD Stocznia för detta projekt daterade den 1 juni 2009. Efter att ha granskat affärsplanen för produktion av vindkraftverk och de finansiella prognoserna uppgav bankerna att de ansåg att de ekonomiska antaganden som affärsplanen bygger på återspeglade den aktuella marknadssituationen, att vindkraftsprojektet hade betydande potential och att de ansåg att projektet var genomförbart och lönsamt.

(139) Bankerna åtar sig att tillhandahålla finansiering för vindkraftsprojektet på följande villkor: a) att kommissionen fattar ett positivt beslut om 2009 års omstruktureringsplan för Gdansk-varvet, b) att ISD Stocznia erhåller alla administrativa tillstånd som erfordras för att genomföra vindkraftsprojektet, c) att säkerhet i form av en inteckning i ett visst område av Gdansk-varvet ställs och d) att ett positivt beslut om finansiering av projektet fattas av bankens kreditkommitté och styrelse. En av bankerna har sagt sig vara beredd att finansiera upp till […] miljoner zloty och den andra är villig att ställa upp till […] miljoner zloty till förfogande, det vill säga […] miljoner totalt. Dessutom har de polska myndigheterna översänt en överenskommelse mellan de båda bankerna och ISD Stocznia i vilken bankerna förklarar sig beredda att bevilja ett konsortielån eller två parallella lån för att finansiera projektet. Bankerna har bekräftat att deras finansiering kommer att tillhandahållas till gällande marknadsvillkor utan några statliga garantier.

e) Finansiella prognoser

(140) De finansiella prognoserna i planen bygger på följande antaganden, som i sin tur främst baserar sig på uppskattningar gjorda av utomstående sakkunniga.

(141) Antagandena bakom de finansiella prognoserna i 2009 års omstruktureringsplan framgår av tabell 3.

Tabell 3

Antagandena bakom de finansiella prognoserna i 2009 års omstruktureringsplan

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Inflation	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
Stålpriser (EUR)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Energipris-ändringar	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %	[…] %

(142) Antagandena om konsumentprisförändringar och årsgenomsnittet för WIBOR 3M bygger på *Global Insight forecast* från den 6 februari 2009 ([17]). När det gäller valutakurserna förlitar sig prognosen på en rapport från Goldman Sachs enligt vilken zlotyns värde skulle stiga i förhållande till euron de kommande fyra åren, upp till ett förhållande PLN/EUR på 3,25.

Skeppsbyggnad

(143) Enligt planen ska lönerna inom skeppsbyggnadsverksamheten höjas. De förväntades vara […omkring 15 %] högre 2009 än 2007. Under de följande åren förväntas de stiga med […] % per år. I omstruktureringsplanen konstateras att arbetstagarnas löneförväntningar har minskat till följd av den ekonomiska krisen och likvidationen av de andra två polska varven i Szczecin och Gdynia, och därför framstår det som rimligt att anta att löneökningarna kommer att bli blygsamma de kommande åren.

(144) De finansiella prognoserna bygger på antagandet att skeppsbyggnadsverksamheten, det vill säga leveranserna av sex halvutrustade offshorefartyg om året, kommer att generera 30 % av varvets intäkter. De förväntade intäkterna bygger på överenskomna priser i varvets befintliga avtal, avsiktsförklaringar och andra marknadskällor. Enligt planen kommer intäkterna från skeppsbyggnad att uppgå till […mer än 300] miljoner zloty 2009 och till […omkring 300] miljoner zloty per år under perioden 2011–2015. Varvet förväntas generera vinst under hela omstruktureringsperioden ([…] miljoner zloty 2009, […] miljoner zloty 2010, […] miljoner zloty 2011 och över […] miljoner zloty de följande åren). Kassaflödet förväntas bli positivt från och med 2009, och det aggregerade

([17]) Bilaga 16 till 2009 års omstruktureringsplan.

nettonuvärdet av skeppsbyggnadsverksamheten under perioden 2009–2018, med hänsyn tagen till restvärdet av denna investering, förväntas bli [… mellan 400 och 500] miljoner zloty. Internräntan förväntas bli [… över 20 %].

Produktion av vindkraftverk

(145) I omstruktureringsplanen antar man att produktionen ska inledas 2012 med […] tillverkade vindkraftverk och att den sedan ska öka till […] kraftverk 2013, […] kraftverk 2014 och nå målkapaciteten […] kraftverk 2015.

(146) Intäkterna från produktionen av vindkraftverk förväntas bli […] miljoner zloty 2012 och sedan öka de följande åren till över […] miljoner zloty från och med 2015. Företaget har lagt fram uppgifter som visar att varvet kommer att kunna erhålla erforderligt material från ISD-koncernen till priser satta i euro. Eftersom materialet kommer att svara för […] % av kostnaderna för produktion av vindkraftverk anses ingen ytterligare säkringspolicy vara nödvändig för denna verksamhet.

(147) Det uppskattade nettonuvärdet av kraftverksverksamheten är [… över 200] miljoner zloty och internräntan [… omkring 20] % (för perioden 2009–2018).

Stålstrukturer

(148) Enligt planen kommer intäkterna från stålstrukturproduktionen att öka betydligt, från […] miljoner zloty 2009 till […] miljoner zloty 2010, […] miljoner zloty 2011, […] miljoner zloty 2012 och omkring […] miljoner zloty de följande åren. Bruttomarginalerna förväntas öka från […] % 2009 till över […] % 2013. I planen motiveras detta antagande med ISD Polskas befintliga know-how och erfarenhet av stålstrukturtillverkning. Icke desto mindre konstaterar man också i planen att de förväntade marginalerna har beräknats försiktigt och är lägre än de marginaler ISD Polska faktiskt hade 2008 ([18]). Det uppskattade nettonuvärdet uppgår till [… omkring 200] miljoner zloty för perioden 2009–2018 och internräntan till [… över 50] % (per år). Denna höga internränta härrör från det faktum att kalkylen inte tar hänsyn till de investeringar som ISD Polska hittills har gjort (i synnerhet kapitaltillskottet till Gdansk-varvet på 305 miljoner zloty), utan bygger på intäkter från produktionen av stålstrukturer sedan 2009. Dessutom hävdar företaget att denna höga internränta beror på synergieffekter mellan varvet och ISD-koncernen, vilka innebär att betydande intäkter från varvets tillgångar kan garanteras också med begränsade investeringar.

(149) Företaget har lagt fram uppgifter som visar att varvet kommer att kunna erhålla erforderligt material från ISD-koncernen till priser satta i euro. Eftersom materialet kommer att svara för […] % av kostnaderna för produktion av vindkraftverk anses ingen ytterligare säkringspolicy vara nödvändig för denna verksamhet.

Den konsoliderade verksamheten

(150) Återbetalningstiden förväntas bli […] år (i nominella värden) och […] år beräknat som nuvärde. Enligt de finansiella prognoserna i planen kommer diskonterad återbetalning (med hänsyn tagen till penningvärdeförändringar över tiden) att nås […] år efter det att investeraren går in, det vill säga 2017. Denna kalkyl tar bara hänsyn till investerarens finansiella exponering ([…] miljoner zloty: ett kapitaltillskott på 305 miljoner zloty och […] miljoner för förvärv av befintliga aktier).

(151) Det uppskattade nettonuvärdet av projektet som helhet är omkring [… över 800] miljoner zloty för perioden 2009–2018 och internräntan [… över 20] %.

(152) ISD Polska uppger att dessa ekonomiska resultat är mycket attraktiva för investerarna. Projektet skapar synergieffekter för ISD-gruppen. Alla tre verksamhetsgrenarna vid Gdansk-varvet kommer att skapa efterfrågan på Huta Częstochowas produkter. Denna vertikala integration kommer att möjliggöra mer korrekta efterfrågeprognoser vid Huta Częstochowa och också gagna Gdansk-varvet, som får garanterade regelbundna leveranser, däribland till och med av vissa prefabricerade element till skeppsbyggnad från Huta Częstochowa.

(153) 2009 års omstruktureringsplan innehåller en känslighetsanalys rörande verkningarna av vissa ändringar i de viktigaste underliggande antagandena om EBITDA och ackumulerad vinst under en tioårsperiod. I synnerhet beskrivs de finansiella konsekvenserna av följande riskfaktorer i planen:

([18]) Bilaga 40 till 2009 års omstruktureringsplan om lönsamheten hos stålstrukturtillverkningen vid ISD Huta Częstochowa.

— En ytterligare värdeminskning för zlotyn till 3,0 zloty för 1 euro 2009–2012.

— En ytterligare ökning av arbetskraftskostnaderna med 200 baspunkter över grundscenariot.

— 10 % högre stålpriser än i grundscenariot.

— Lägre effektivitet än i grundscenariot.

Om någon av dessa punkter bli verklighet ökar återbetalningsperioden från de […] år som antogs i grundscenariot till […] år. Företaget hävdar att detta resultat visar att planen inte är sårbar för ändrade marknadsförhållanden. Nettonuvärdet av projektet är attraktivt i alla scenariorna.

f) Undvikande av otillbörlig snedvridning av konkurrensen

(154) För att begränsa den snedvridning av konkurrensen som stödet leder till innehåller 2009 års omstruktureringsplan följande åtgärder. För det första kommer varvet att stänga två av de slipar som för närvarande används. Dessa är produktionstillgångar som används för att sjösätta fartyg och är oumbärliga vid skeppsbyggnad. Varvet har redan sagt upp leasingavtalen för slip B5 (från och med den 1 juli 2009) och för slip B3 (från och med den 1 januari 2010).

(155) För det andra har varvet förbundit sig att inte använda mer än en sjösättningsanläggning. Om varvet köper eller på annat sätt (till exempel genom att hyra eller leasa) får tillgång till ytterligare en sjösättningsanläggning kommer slip B1 inte att användas för produktion (det vill säga att ett eventuellt hyresavtal med ägaren till slip B1 sägs upp). En eventuell tillkommande sjösättningsanläggning kommer inte att ha större kapacitet än cirka 100 000 kbt.

(156) Slutligen har varvet förbundit sig att producera högst 100 000 kbt årligen under 10 år efter det att detta beslut antas.

6. **Statligt stöd till Gdansk-varvet**

(157) Enligt de polska myndigheterna har Gdansk-varvet sedan den 1 maj 2004 mottagit ett antal statliga stödåtgärder som förtecknas i tabell 4 nedan (efter skäl 174).

(158) I tabell 4 visas det stöd som har beviljats efter den 1 maj 2004, datumet för Polens anslutning till EU. De flesta av dessa åtgärder anmäldes av Polen genom skrivelser av den 13 juli 2007 och den 9 januari 2008. En uppdaterad förteckning över dessa åtgärder bifogades till 2009 års omstruktureringsplan (bilaga 12). Förteckningen innehåller en del av de åtgärder som beskrivs i del B i bilaga I till beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande.

(159) Polen lämnade tilläggsredogörelser rörande omstruktureringen av skulder enligt kapitel 5a. De polska myndigheterna konstaterade att varvet gjorde en överföring till Operator ([19]) av tillgångar till ett värde på minst 31,6 % av de till Operator ARP Sp. z o.o. överförda fordringarna ([20]). Enligt Polen motsvarar stödinslaget därför 68,4 % av det nominella värdet av de fordringar som överförts till Operator. Det nominella värdet anges i tabell 4 nedan.

(160) Den statliga garanti som ställdes och som benämns åtgärd 16 i tabell 4 nedan beviljades formellt till Gdynia-varvsgruppen, men avser fartygsproduktion vid Gdansk-varvet. De polska myndigheterna lämnade denna information i sin skrivelse av den 13 juli 2007. Vidare inkluderade uppgifterna om statligt stöd till Gdansk-varvet i 2009 års omstruktureringsplan den statliga garantin. Lånet med statsgaranti beviljades med en räntesats som motsvarade 3 månads LIBOR + 100 räntepunkter, och vid den tidpunkt då garantierna lämnades uppskattade de polska myndigheterna sannolikheten för betalningsförsummelse till 60 %. Statsgarantierna beviljades mot säkerhet i form av en växel som överläts in blanco utfärdad av varvet och en notariell handling genom vilken varvet godtog indrivning av varvets tillgångar upp till 120 % av garantins värde. Staten tog ut en premie som motsvarade 0,4 % av det garanterade beloppet.

(161) Åtgärd 17 i tabell 4 är en garanti från industriutvecklingsbyrån till Gdansk-varvet för ett omstruktureringslån från NORD/LB Bank Polska SA Denna garanti ställdes i linje med överenskommelsen från den 17 augusti 2005. I sin skrivelse av den 9 januari 2008 hävdade de polska myndigheterna att denna åtgärd ingick i del A i bilaga II till beslutet om att inleda ett granskningsförfarande som åtgärd 7, det vill säga en av de åtgärder som beviljades före anslutningen och som inte var tillämplig efter anslutningen. Kommissionen konstaterar dock att garantiavtalet undertecknades den 17 augusti 2005, klart efter Polens anslutning till EU. Vidare beskrivs garantin i bilagan till 2009 års omstruktureringsplan som en av de statliga stödåtgärderna.

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

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

(162) I tabell 4 finns också lån som beviljats av KPS för finansiering av varvets behov av rörelsekapital. Polen hävdar i sina framlägganden av den 11 juli 2007 och den 9 januari 2008 att dessa lån inte utgör statligt stöd eftersom den uppburna räntan motsvarade riskbedömningen för det projekt som låneansökningarna gällde.

(163) När det gäller de lån som beviljades under perioden 2005–2006 debiterade KPS ränta på mellan 9,70 och 11,62 %. Därutöver debiterade KPS en engångsavgift på mellan 0,1 och 0,4 %. Enligt de polska myndigheterna krävde KPS säkerhet i form av godkännande av indrivning, ett avtal om överlåtelse av fordringar, en växel, en revers eller pantförskrivning av tillgångar ([21]).

(164) KPS grundades 2004 som ett helägt dotterbolag till industriutvecklingsbyrån för att agera som riskkapitalfond för byrån. KPS var ursprungligen avsett att delta i konsolideringen av de tre största varven i Polen, men projektet övergavs 2006. Enligt information från Polen 2006 ([22]) skulle KPS finansieras genom ett kapitaltillskott från industriutvecklingsbyrån, ett bidrag in natura (aktier i utomstående företag) från byrån och ett revolverande banklån som garanterades av byrån, som var särskilt öronmärkt som finansiellt stöd till varven. Enligt den polska regeringens webbplats skulle KPS även stödja varvsverksamheten i Polen genom emittering av obligationer som helt och hållet garanterades av industriutvecklingsbyrån. I dokumentet om en strategi för varvssektorn i Polen 2006–2010 ([23]) bekräftas att KPS skulle generera medel genom att utfärda skuldebrev till ett värde på omkring 100 miljoner US-dollar, som säkrades genom de tillgångar som var öronmärkta för omstruktureringen av varvsindustrin i form av medel som överfördes från staten till industriutvecklingsbyrån.

(165) Tabell 4 visar också Gdansk-varvets utestående offentligrättsliga skulder i enlighet med de polska myndigheternas skrivelse av den 9 januari 2008 och bilagan till 2009 års omstruktureringsplan. Polen bekräftade i denna skrivelse att Gdansk-varvet inte hade betalat sina offentligrättsliga skulder regelbundet.

([21]) Skrivelse av den 9 januari 2008, s. 15.

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

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

(166) Gdansk-varvet fick också garantier om förskottsbetalning från exportkreditorganet (nedan kallade *garantier om förskottsbetalning* eller *produktionsgarantier*). Förteckningen över garantier till varvet översändes av Polen genom en skrivelse av den 11 juli 2007. De polska myndigheterna uppgav att dessa garantier visserligen formellt hade beviljats till Gdynia-varvsgruppen, men att de avsåg fartygsproduktion vid Gdansk-varvet. Totalt förfogade Gdansk-varvet efter den 1 maj 2004 över 20 garantier från exportkreditorganet med ett sammanlagt nominellt värde på 346 372 107,33 zloty.

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

(168) Flera framlägganden från Polen rörande funktionen hos exportkreditorganets garantisystem ([24]) tyder på att garantierna beviljades varvet på följande sätt. Först tecknas ett avtal med redaren som normalt innehåller ett villkor om att varvet inom en viss tidsperiod ska ordna garantier för finansiering av produktionen från exportkreditorganet. Exportkreditorganet intygar att det åtar sig att garantera finansieringen av hela fartyget genom att bevilja garantier för förskottsbetalningarna. Därefter aktiverar exportkreditorganet genom individuella avtal garantin för varje enskild förskottsbetalning (vanligtvis fyra). Exportkreditorganets totala risk i det fallet att varvet inte uppfyller sin skyldighet att leverera fartyget uppgår i regel till 80 % av fartygets pris, det vill säga totalbeloppet för förskottsbetalningarna från redaren. Denna totalrisk var känd när exportkreditorganet utfärdade sitt intyg om att garantera finansieringen från redaren. Garantin löpte ut vid leverans av fartyget.

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

(169) Exportkreditorganets verksamhet omfattar olika områden ([25]) och verksamheten är i huvudsak uppdelad mellan kommersiell verksamhet och verksamhet som organet utför för statens del och som garanteras av staten. För den sistnämnda verksamheten hålls ett separat bankkonto i namnet ”Interes Narodowy”. Garantierna till Gdynia-varvsgruppen, inklusive de som avser Gdansk-varvet, ingår i den del som i sin tur garanteras av staten.

(170) Enligt information från Polen beviljade exportkreditorganet garantier för förskottsbetalningar mot en avgift vars storlek varierade med garantibeloppet. Avgiften uppgår till 2 % per år för garantier som inte överskrider 35 miljoner zloty och 1 % per år för garantier över 35 miljoner zloty. Som säkerhet kräver exportkreditorganet överlåtelse av äganderätten till fartyget, fartyget under byggnation eller byggnadsmaterialet.

(171) Tabell 4 visar att Gdansk-varvet sedan den 1 maj 2004 har mottagit stöd till ett nominellt värde på 405 030 629,80 zloty (cirka 90 miljoner euro).

(172) Planen innehåller också ett nytt statligt stöd i form av ett kapitaltillskott på 46,7 miljoner zloty och ett lån på 103,3 miljoner zloty. Totalt skulle det nya stödet uppgå till 150 miljoner zloty (i nominellt värde).

(173) Vidare antar man i 2009 års omstruktureringsplan att Gdansk-varvet kommer att fortsätta att åtnjuta garantier från exportkreditorganet till ett värde på omkring 180 miljoner zloty om året under hela omstruktureringsperioden. Garantiavgifterna förväntas så långt möjligt vara i linje med det garantisystem som kommissionen har godkänt såsom inte utgörande statligt stöd ([26]). Enligt detta system är premierna för företag i den högsta riskkategorin som är berättigade till garantier enligt systemet […] % för garantier under två år och […] % för garantier över 2 år.

(174) Sammanfattningsvis är det nominella värdet av alla omstruktureringsstödåtgärderna 555 030 629,80 zloty (405 miljoner i redan beviljat stöd och 150 miljoner i planerat stöd) och det sammanlagda nominella värdet av garantierna från exportkreditorganet omkring 526 miljoner zloty (i nominella termer, eftersom värdet av de redan beviljade garantierna är 346 miljoner zloty och exportkreditorganets maximala årliga exponeringen för dessa garantier 180 miljoner zloty).

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

([26]) Se också kommissionens beslut av den 18 juli 2007 i ärende N 105/07.

Tabell 4

Statligt stöd som beviljats Gdansk-varvet efter den 1 maj 2004, enligt information från de polska myndigheterna och ISD Polska *(i zloty)*

Stöd nr	Beviljande myndighet	Stödinstrument	Rättslig grund	Besluts- eller avtalsnummer	Datum då stödet beviljades	Datum för ikraftträdande	Period för vilken stödet beviljades	Stödets nominella värde
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
1.	Socialförsäkringsfonden	Avskrivning	Lagen av den 30.10.2002	Beslut nr UPP/12/3/2004 från ordföranden för ARP av den 30.12.2004	30.12.2004	15.3.2005	Engångstransaktion	13 521 851,00 (*)
2.	Skattekontoret i Pommern	Avskrivning	Lagen av den 30.10.2002	Beslut nr UPP/12/3/2004 från ordföranden för ARP av den 30.12.2004	30.12.2004	15.3.2005	Engångstransaktion	24 215 557,00 (*)
3.	Skattekontoret Gdańsk I	Avskrivning	Lagen av den 30.10.2002	Beslut nr UPP/12/3/2004 från ordföranden för ARP av den 30.12.2004	30.12.2004	15.3.2005	Engångstransaktion	1 215 460,00 (*)
4.	Marskalken för Pommerns vojvodskap	Avskrivning	Lagen av den 30.10.2002	Beslut nr UPP/12/3/2004 från ordföranden för ARP av den 30.12.2004	30.12.2004	15.3.2005	Engångstransaktion	698 462,00 (*)
5.	Socialförsäkringsfonden	Avskrivning	Lagen av den 30.10.2002	Beslut nr UPP/12/4/2005 från ordföranden för ARP av den 15.12.2005	15.12.2005	9.1.2006	Engångstransaktion	2 975 558,00 (*)
6.	Skattekontoret i Pomerania	Avskrivning	Lagen av den 30.10.2002	Beslut nr UPP/12/4/2005 från ordföranden för ARP av den 15.12.2005	15.12.2005	9.1.2006	Engångstransaktion	5 398 177,00 (*)
7.	Marskalken för Pommerns vojvodskap	Avskrivning	Lagen av den 30.10.2002	Beslut nr UPP/12/4/2005 från ordföranden för ARP av den 15.12.2005	15.12.2005	9.1.2006	Engångstransaktion	138 531,00 (*)
8.	KPS	Lån	KPS verksamhet enligt stadgarna	Låneavtal nr 03/06.2005	6.6.2005	9.6.2005	26.8.2005	7 000 000,00
9.	KPS	Lån	KPS verksamhet enligt stadgarna	Låneavtal nr 02/10.2005	27.10.2005	28.10.2005	31.1.2006	6 000 000,00
10.	KPS	Lån	KPS verksamhet enligt stadgarna	Låneavtal nr 01/01.2006	11.1.2006	17.1.2006	30.6.2006	9 000 000,00
11.	KPS	Lån	KPS verksamhet enligt stadgarna	Låneavtal nr 03/07.2006	27.7.2006	7.8.2006	31.10.2006	4 000 000,00

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
12.	KPS	Lån	KPS verksamhet enligt stadgarna	Låneavtal nr 03/07.2006	27.7.2006	22.9.2006	28.2.2007	8 000 000,00
13.	KPS	Lån	KPS verksamhet enligt stadgarna	Låneavtal nr 01/11.2006	8.11.2006	16.11.2006	20.7.2007	4 000 000,00
14.	PHZ Cenzin	Kapitaltillskott	Den polska aktiebolagslagen av 15.09.2000	Lagen av den 21.12.2006	21.12.2006	27.12.2006 (första delen på 7 miljoner zloty) och 29.12.2006 (andra delen på 13 miljoner zloty)	Kapitaltillskott som en engångsåtgärd	20 000 000,00
15.	Gdynia-varvet	Kapitaltillskott	Den polska aktiebolagslagen av 15.09.2000	Lagen av den 27.06.2005	27.6.2005	Juli 2005 (första delen på 12 miljoner zloty) och augusti 2005 (andra delen på 8 miljoner zloty)	Kapitaltillskott som en engångsåtgärd	20 000 000,00
16.	Staten	Garanti – fartyg nr 8184/9–10, 8184/12–13 och 8184/18	Lagen av den 8 maj 1997 om garantier utfärdade av staten och vissa juridiska personer (polsk författningssamling 2003/174, punkt 1689, i dess ändrade lydelse)	Ministerdekret nr 222/2004 av den 21.09.2004	21.9.2004	1.10.2004	Till och med den 15.1.2008	161 285 903,00
17.	ARP	Garanti för NORD/LB-lån	ARP:s verksamhet enligt stadgarna	Lagen av den 17.08.2005	17.8.2005	17.8.2005	Till och med 30.6.2000	20 000 000,00
18.	Socialförsäkringsfonden	Utebliven indrivning av fordringar	—	—	—	1.5.2004	31.9.2009 (**)	95 354 830,80 (***)
19.	Gdansk kommun	Utebliven indrivning av fordringar	—	—	—	1.5.2004	31.9.2009 (**)	
20.	Gdansk kommun	Avskrivning	Skattelagen av den 29.08.1997	Ännu inte beviljat	—	—	—	2 226 300,00
							SUMMA	**405 030 629,80**

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

(**) Planerat återbetalningsdatum enligt 2009 års omstruktureringsplan.

(***) Enligt 2009 års omstruktureringsplan uppgår de totala icke indrivna skulderna till 63 013 631 zloty. Enligt de uppgifter som de polska myndigheterna lämnade i sin skrivelse av den 9 januari 2008 uppgick dock Gdansk-varvets ackumulerade offentligrättsliga skulder till 90 245 096,76 zloty (inklusive upplupen ränta vid den tidpunkten). Vidare anges det i kvantifieringen av omstruktureringskostnaderna i 2009 års omstruktureringsplan att varvet måste återbetala 95 354 830,90 zloty i ackumulerade offentligrättsliga skulder. På grundval av detta anser kommissionen att det totala värdet av icke indrivna offentligrättsliga skulder med ränta är 95 354 830,90 zloty.

III. **BEDÖMNING**

1. **Kommissionens behörighet**

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

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

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

(178) Det avgörande kriteriet för att fastställa vilket datum en viss åtgärd har genomförts är det juridiskt bindande beslut genom vilket behöriga nationella instanser utlovar stöd ([27]). Huruvida ett administrativt beslut är juridiskt bindande är en fråga för den nationella lagstiftningen. Kommissionen måste dock, särskilt i gränsfall, kunna granska dessa administrativa beslut och på grundval av deras form och innehåll kunna bedöma om de enligt polsk lagstiftning skulle kunna ha gett upphov till berättigade förväntningar hos stödmottagarna. Denna befogenhet att granska nationella administrativa beslut är en förutsättning för att kommissionen ska kunna utöva sin exklusiva behörighet att godkänna undantag från det allmänna förbudet mot statligt stöd när det gäller åtgärder som har genomförts i Polen efter den 1 maj 2004.

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

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

(180) I sitt beslut om att inleda ett formellt granskningsförfarande slöt sig kommissionen, på grundval av information från Polen, till att en rad åtgärder som kommissionen hade underrättats om den 8 oktober 2004 de facto utgjorde nytt stöd, antingen olagligt eller anmält, eftersom det hade beviljats efter den 1 maj 2004, datumet för Polens anslutning till EU. Synpunkterna från Polen och tredje parter efter det att förfarandet hade inletts påverkade inte denna slutsats från kommissionen. Kommissionen vidhåller särskilt att den är behörig att bedöma huruvida åtgärderna enligt del B i bilaga II till beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande är förenliga med den gemensamma marknaden. Kommissionen noterar dock att vissa av dessa åtgärder inte har genomförts (åtgärderna 23–25 i del B i bilaga II till beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande).

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

a) Omstrukturering av offentligrättsliga skulder enligt kapitel 5a

(182) Kommissionen håller med Gdynia-varvsgruppens anmärkning om att det som ledde till den delvisa avskrivningen av offentligrättsliga skulder enligt kapitel 5a var att ordföranden för industriutvecklingsbyrån utfärdade omstruktureringsbeslutet. Kommissionen kan dock inte godta uppgifterna om att beslutet skulle ha fattats den 30 april 2004, det vill säga före Polens anslutning till EU. Kommissionen redogjorde för skälen till sin ståndpunkt i beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande och varken Polen eller Gdynia-varvsgruppen har lämnat några ytterligare argument som förändrar denna inställning. Kommissionen upprepar att beslutet av den 30 april 2004 enbart innebar ett godkännande av omstruktureringsplanen från mars 2004, inte av omstrukturering av offentligrättsliga skulder enligt kapitel 5a. Ordföranden för industriutvecklingsbyrån kunde inte utfärda något fullständigt omstruktureringsbeslut före anslutningen eftersom han vid den tidpunkten inte hade något medgivande från alla offentligrättsliga fordringsägare som berördes av omstruktureringen eller från Operator, vilket krävs enligt kapitel 5a. Kommissionen noterar att ordföranden för industriutvecklingsbyrån medgav detta faktum när han i sitt beslut av den 30 april 2004 nämnde att det krävdes ett ytterligare beslut för att fullfölja omstruktureringen av offentligrättsliga skulder enligt kapitel 5a och när han slutligen utfärdade omstruktureringsbeslutet den 30 december 2004, det vill säga efter Polens anslutning till EU.

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

(184) Kommissionen kan inte godkänna Gdynia-varvsgruppens argument om att ingen ränta löper efter den 30 juni 2006 på de skulder som omstruktureras enligt kapitel 5a. Denna tolkning av polsk lag förkastades av Polen.

b) Åtgärd 23 i del B i bilaga II till beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande

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

c) Åtgärderna 24–25 i del B i bilaga II till beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande

(186) Slutligen noterar kommissionen att varken Polen eller Gdynia-varvsgruppen har lämnat invändningar mot kommissionens slutsats om att åtgärderna 24–25 i del B i bilaga II till beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande utgör nytt stöd och därför omfattas av kommissionens behörighet enligt artikel 88 i EG-fördraget.

2. **Statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget**

2.1 *Förekomsten av stöd*

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

(188) Kommissionen konstaterar att allt stöd som beskrivs i skäl 105–170 och i tabell 4 beviljades av staten eller genom statliga medel och att stödet var selektivt eftersom det beviljades till ett visst företag.

(189) Gdansk-varvet är ett stort europeiskt varv och en viktig konkurrent på skeppsbyggnadsmarknaden. Efter den 1 maj 2004 har varvet fortsatt att bygga containerfartyg och konkurrerar särskilt med varv i Tyskland och Danmark, vilket Polen och Gdynia-varvsgruppen har tillstått, och vilket Danmark och det danska varvsförbundet noterade i sina synpunkter på kommissionens beslut om att inleda ett formellt granskningsförfarande. Containerfartyg utgjorde 26 % av de europeiska varvens orderböcker i slutet av år 2006 ([28]). Varvet har producerat stålstrukturer, block och sektioner och konkurrerar därmed med många andra företag som fungerar som underleverantörer till andra varv som bygger kompletta fartyg. Under de senaste två åren har varvet börjat producera offshorefartyg, ett segment inom vilket andra europeiska varv är verksamma, till exempel de norska.

(190) De ständiga subventionerna till Gdansk-varvet, till exempel i form av utebliven indrivning av offentligrättsliga fordringar, produktionsgarantier och åtskilliga kapitaltillskott och lån, har gjort det möjligt för varvet att teckna avtal utan att helt ta hänsyn till och få ersättning för alla de risker de medför. Annars skulle konkurrenterna ha kunnat ta över åtminstone en del av marknadsandelen.

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

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

(192) Kommissionen måste också avgöra huruvida de åtgärder som beviljats Gdansk-varvet utgör en orättvis fördel för varvet och därigenom snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen.

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

(194) Dessutom noterar kommissionen att ett av Gdansk-varvets största problem på lång sikt var kontrakt som visade sig vara förlustbringande då zlotyn steg i värde gentemot dollarn (den dominerande valutan inom varvsverksamhet) och stålpriserna steg över hela världen. Dessa externa faktorer identifierades redan i omstruktureringsplanen för 2003–2008 som det huvudsakliga hotet för varvets fortsatta verksamhet, likaså i den ändrade versionen från mars 2004, i den nya omstruktureringsplanen från 2006 och slutligen i 2009 års omstruktureringsplan.

(195) Trots att varvets ledning var medveten om dessa hot fortsatte varvet att teckna nya kontrakt utan att vidta åtgärder för att minska riskerna. Denna affärsmodell fortsatte under den historiska boomen på varvsmarknaden mellan 2004 och 2008, då priserna steg till rekordnivåer. På detta sätt kunde varvet upprätthålla verksamheten och sysselsättningen, om än med stora förluster på normal fartygsproduktion.

(196) På denna grund sluter kommissionen sig till att allt det stöd som har beviljats Gdansk-varvet enligt det som beskrivs i skäl 105–170 var av sådan karaktär att det snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen på varvsmarknaden.

(197) Kommissionen konstaterar att de polska myndigheterna inte lämnade invändningar mot att de åtgärder som omfattas av detta beslut klassificerades som statligt stöd, med två undantag. För det första hävdade Polen att de lån som KPS beviljade Gdansk-varvet inte utgjorde statligt stöd. För det andra ifrågasatte man stödkaraktären hos garantierna från exportkreditorganet, som Polen hävdade överensstämde med principen om marknadsekonomiska aktörer. Dessutom anmälde inte de polska myndigheterna den fortsatta uteblivna indrivningen av offentligrättsliga fordringar som en separat statlig stödåtgärd.

(198) Nedan förklarar kommissionen varför den anser att dessa tre åtgärder ger snedvridande konkurrensfördelar.

a) Fortsatt utebliven indrivning av offentligrättsliga fordringar

(199) Att fortsatt utebliven indrivning av offentligrättsliga fordringar i sig kan utgöra statligt stöd har fastställts i rättspraxis ([29]). Den information som de polska myndigheterna har lämnat ([30]) visar tydligt att Gdansk-varvet hade stora offentligrättsliga skulder som gick så långt bak i tiden som 2004. Dessa visas som åtgärderna 18 och 19 i tabell 4. Som de polska myndigheterna förklarade ([31]) gjorde varvets besvärliga ekonomiska situation att det inte kunde betala sina offentligrättsliga skulder i tid efter den 1 maj 2004, och dess utestående skuld har fortsatt skjutits upp, utan något formellt beslut från relevanta offentliga fordringsägare.

(200) Enligt 2009 års omstruktureringsplan ska de ackumulerade offentligrättsliga skulderna återbetalas i september 2009 när varvet har fått nytt statligt stöd. Detta visar att de offentligrättsliga skulder som har ackumulerats sedan 2004 i praktiken fick uppskov på obegränsad eller obestämd tid, att de endast återbetalades sporadiskt när varvets kassaflöde gav möjlighet till det och att de nu bara kan återbetalas i sin helhet tack vare ytterligare statligt stöd. Kommissionen anser att ingen fordringsägare på marknaden skulle godkänna en sådan uppskjutning på obestämd tid. Dessutom har de polska myndigheterna inte vidtagit åtgärder för att driva in sina fordringar, ens efter privatiseringen av varvet och kapitaltillskottet på 305 miljoner zloty från ISD Polska. I den information som de polska myndigheterna har lämnat finns det inget som tyder på att de offentliga fordringsägarna skulle ha vidtagit åtgärder för att driva in sina offentligrättsliga fordringar från Gdansk-varvet, genom tvångsindrivning eller med hjälp av konkurslagstiftningen. Kommissionen sluter sig därför till att fortsatt utebliven indrivning av offentligrättsliga fordringar medför en fördel som stödmottagaren inte skulle ha fått från en fordringsägare på marknaden och att den därför utgör statligt stöd som motsvarar ett (räntefritt) lån.

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

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

([31]) Skrivelsen av den 9 januari 2009.

(201) Enligt 2009 års omstruktureringsplan uppgår de totala icke indrivna offentligrättsliga fordringarna till 63 013 631 zloty. Enligt de uppgifter som de polska myndigheterna lämnade i sin skrivelse av den 9 januari 2008 uppgick dock Gdansk-varvets ackumulerade offentligrättsliga skulder vid den tidpunkten till 90 245 096,76 zloty (inklusive upplupen ränta). Vidare anges det i kvantifieringen av omstruktureringskostnaderna i 2009 års omstruktureringsplan att varvet måste återbetala 95 354 830,90 zloty i ackumulerade offentligrättsliga skulder. På grundval av detta anser kommissionen att det totala värdet av icke indrivna offentligrättsliga fordringar med ränta är 95 354 830,90 zloty. Detta belopp angavs i tabell 4 ovan.

b) KPS-lån

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

(203) Kommissionen noterar vidare att KPS har etablerats som en regeringsunderlydande fond med samhällspolitiska avsikter vars finansiering, eller garantierna för den, helt och hållet kommer från staten via industriutvecklingsbyrån. Enligt dokumentet om en strategi för varvssektorn i Polen 2006–2010 inrättades KPS för att organisera finansieringen av produktionen vid varven fram till att privata investerare tar över. Strategin, som är utformad för såväl ekonomiska som sociala och makroekonomiska syften ([32]), ger KPS olika slags behörigheter tillsammans med industriutvecklingsbyrån, staten och andra behöriga offentliga organ. Det finns en klar finansiell koppling mellan KPS och industriutvecklingsbyrån och staten, och KPS agerar närmast som ett instrument för överföring av tillgångar som är öronmärkta i statens budget för varven i Polen, inklusive Gdansk-varvet.

(204) Slutligen noterar kommissionen att de polska myndigheterna i den skrivelse där 2009 års omstruktureringsplan anmäldes tillstod att KPS-lånen utgjorde statligt stöd.

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

(205) Mot bakgrund av det ovan anförda sluter kommissionen sig till att KPS inte agerade som en investerare på marknaden när KPS beviljade lån för rörelsekapital till Gdansk-varvet. Dessa lån, som förtecknas i tabell 4, utgör därför statligt stöd.

c) Exportkreditorganets garantier

(206) För det första konstaterar kommissionen att exportkreditorganets produktionsgarantier formellt beviljades Gdynia-varvsgruppen. Icke desto mindre användes vissa av dessa garantier uteslutande för att finansiera skeppsbyggnaden vid Gdansk-varvet, som då var ett dotterbolag inom Gdynia-varvsgruppen. Det var tack vare dessa garantier som Gdansk-varvet kunde erhålla nya kontrakt och fortsätta med skeppsbyggnadsverksamheten.

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

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

(209) För det andra påminner kommissionen om sitt beslut av den 18 juli 2007 i ärende N 105/07 ([33]) där kommissionen godkänner att den ordning enligt vilken exportkreditorganet genomför sitt program för exportförsäkringar som garanteras av staten inte innehåller inslag av statligt stöd. Programmet täcker bland annat den typ av produktionsgarantier som Gdansk-varvet har beviljats under de närmaste åren. Kommissionen noterar att programmet uttryckligen utesluter ([34]) företag i finansiella svårigheter i den mening som avses i riktlinjerna om statligt stöd för undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter ([35]). Ett av grunddragen i systemet är att garantipremierna fastställs på grundval av en riskbedömning. Till exempel utgör garantipremien för ett företag i högsta riskkategorin […] % per år för garantier

([33]) Kommissionens beslut av den 18 juli 2007 i ärende N 105/07.
([34]) Artikel 3.1.1 i resolution 111/2006 från kommittén för exportgarantipolitik av den 20 december 2006.
([35]) EUT C 244, 1.10.2004, s. 2.

under två år och […] % per år för garantier längre än två år. Grundpremien är 2,8 % per år. Som jämförelse kan konstateras att exportkreditorganet beviljade Gdansk-varvet garantierna mot en premie på 2 % per år om garantin inte överskred 35 miljoner zloty och en premie på 1 % per år om garantin överskred detta belopp.

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

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

(212) Enligt kommissionens tillkännagivande om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd i form av garantier ([36]) får låntagaren inte vara i finansiella svårigheter när det rör sig om en individuell statsgaranti som inte utgör statligt stöd. Detta är uppenbarligen inte fallet här. Enligt samma tillkännagivande gäller att när låntagaren är i finansiella svårigheter kan garantins stödinslag gå ända upp till det belopp som garantin i fråga täcker.

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

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

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

(215) Kommissionen noterar att produktionsgarantier av detta slag är typiska för skeppsbyggnadssektorn. Som säkerhet kräver det exportkreditorgan som tillhandahåller garantierna överlåtelse av äganderätten till fartyget, fartyget under byggnation och byggnadsmaterialet.

(216) Kommissionen uppskattar att stödinslaget i de garantier som beviljades Gdansk-varvet efter den 1 maj 2004 är 18,9 miljoner zloty. Detta belopp har beräknats genom en jämförelse mellan de avgifter som varvet har betalat och de som normalt skulle debiteras på marknaden. Exportkreditorganets stödprogram (som är fritt från statligt stöd) anses kunna tjäna som referens när det gäller vilka avgifter som debiteras på marknaden. Dessa referensavgifter har justerats uppåt med 400 baspunkter så att de återspeglar den tilläggsrisk som ingår när en garanti beviljas till ett företag i finansiella svårigheter, som Gdansk-varvet var.

(217) Kommissionen konstaterar också att Gdansk-varvet enligt 2009 års omstruktureringsplan avser att fortsätta använda produktionsgarantier från exportkreditorganet. Dessa garantier kommer att utgå på motsvarande villkor som enligt det stödfria system som kommissionen har godkänt ([37]), till företag med den högsta riskprofilen. Detta innebär premier på […] % per år för garantier under två år och […] % per år för garantier längre än två år. Kommissionen konstaterar att företag i finansiella svårigheter, som Gdansk-varvet, inte är berättigade till stöd enligt detta system. Därav följer att garantierna från exportkreditorganet fortsatt kommer att utgöra statligt stöd under omstruktureringen av Gdansk-varvet.

(218) Kommissionen uppskattar att stödinslaget i de framtida produktionsgarantier som exportkreditorganet kommer att bevilja motsvarar skillnaden mellan de avgifter som skulle ha debiterats på marknaden plus 400 baspunkter (för att återspegla den tilläggsrisk som ingår när en garanti beviljas till ett företag i finansiella svårigheter) och de avgifter som varvet faktiskt skulle betala. Det på detta sätt uppskattade stödinslaget uppgår till 28,8 miljoner zloty.

([37]) Kommissionens beslut av den 18 juli 2007 i ärende N 105/07.

Slutsats

(219) Sammanfattningsvis anser kommissionen att alla åtgärder som har vidtagits till stöd för Gdansk-varvet och som förtecknas i tabell 4, de planerade åtgärder som nämns i skäl 168 och produktionsgarantierna från exportkreditorganet, oavsett om de redan har beviljats eller kommer att beviljas under omstruktureringsperioden, är statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget.

2.2 *Polens och tredje parters möjlighet att lämna synpunkter*

(220) Genom sitt beslut av den 1 juni 2005 inledde kommissionen en formell granskning av en rad åtgärder, inklusive skuldsanering (avskrivningar, uppskov, ändringar av betalningstidtabellen) som baserade sig på olika rättsliga grunder och berörde olika offentliga fordringsägare, kapitaltillskott och garantier från staten.

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

(222) Både Polen och Gdansk-varvets moderbolag lämnade synpunkter, och trots att de i fråga om vissa åtgärder ifrågasatte kommissionens behörighet att bedöma förenligheten ifrågasatte de inte kommissionens slutsats om att åtgärder som hade beviljats efter Polens anslutning till EU utgjorde nytt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget. Det enda undantaget var karaktären hos garantierna från exportkreditorganet som de hävdade vara fria från stöd. Senare hävdade Polen även att lånen beviljade av KPS inte utgjorde statligt stöd. Kommissionen har också funnit ytterligare oanmält stöd i form av fortsatt utebliven indrivning av offentligrättsliga skulder. Kommissionen har påtalat att de tre ovan nämnda åtgärderna utgör statligt stöd.

(223) Medan kommissionens granskning pågick gjordes vid flera tillfällen betydande ändringar av den polska regeringens strategi för Gdansk-varvet. Strategin att konsolidera skeppsbyggnadssektorn förändrades till en strategi för att separera Gdynia- och Gdansk-varven och privatisera Gdansk-varvet.

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

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

(226) Slutligen noterade kommissionen vid granskningen att Gdansk-varvet fortfarande ådrog sig offentligrättsliga skulder. Kommissionen samlade in information om detta och underrättade Polen (i egenskap av varvets fordringsägare och likaså dess ägare fram till en viss tidpunkt) om att utebliven indrivning av offentligrättsliga fordringar eller omstrukturering av dem kan utgöra statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget.

3. Stödets förenlighet med den gemensamma marknaden – undantag enligt artikel 87.3 i EG-fördraget

(227) Det primära målet med åtgärderna är att bistå ett företag i finansiella svårigheter och hålla det flytande. I sådana fall kan undantagen enligt 87.3 c i EG-fördraget tillämpas, förutsatt att relevanta villkor uppfylls. Enligt dessa undantag får statligt stöd beviljas för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter, när stödet inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset. Undsättnings- och omstruktureringsstöd till krisföretag regleras för närvarande av gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter ([38]) (nedan kallade *riktlinjerna*), som ersatte den tidigare texten som antagits 1999 ([39]) (nedan kallade *riktlinjerna från 1999*).

([38]) EUT C 244, 1.10.2004, s. 2.
([39]) EGT C 288, 9.10.1999, s. 2.

(228) Enligt övergångsbestämmelserna i riktlinjerna granskas anmälningar som har registrerats före den 10 oktober 2004 mot bakgrund av de kriterier som var tillämpliga vid anmälningstidpunkten (punkt 103). I det aktuella fallet mottog kommissionen anmälan om vissa av åtgärderna den 8 oktober 2004, när riktlinjerna från 1999 var i kraft. I riktlinjerna fastställs dock också att de tillämpas för bedömning av allt omstruktureringsstöd som har beviljats utan kommissionens godkännande (olagligt stöd) om stödet helt eller delvis har beviljats efter den 1 oktober 2004 (punkt 104 första stycket). Med tanke på att nästan alla åtgärder som beskrivs i skäl 105–170 beviljades olagligt efter detta datum sluter kommissionen sig till att riktlinjerna från 2004 är tillämpliga.

(229) Riktlinjerna är tillämpliga på företag i alla sektorer, med de undantag som förtecknas i punkt 18 i riktlinjerna. I rambestämmelserna för stöd till varvsindustrin ([40]), som är den rättsliga ramen för bedömning av statligt stöd till denna sektor, hänvisas till punkt 12 i riktlinjerna som den relevanta rättsliga grunden för bedömning av undsättnings- och omstruktureringsstöd.

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

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

([40]) EUT C 317, 30.12.2003, s. 11.

a) Stödberättigande

(232) För att ett företag ska ha rätt till omstruktureringsstöd måste det kunna kategoriseras som ett företag i svårigheter enligt definitionen i riktlinjerna. Som framgår av tabell 1 ovan har Gdansk-varvets finansiella situation åtminstone sedan 2002 karakteriserats av fortsatt likviditetsbrist och ökande förluster. Gdansk-varvet är därför ett företag i svårigheter enligt vad som avses i punkt 11 i riktlinjerna.

(233) Enligt punkt 73 i riktlinjerna tillåter inte kommissionen något ytterligare undsättnings- eller omstruktureringsstöd om företaget i fråga redan har erhållit sådant stöd tidigare (principen om ”en enda gång”), inbegripet stöd som inte anmälts, och om det är mindre än tio år sedan omstruktureringsperioden löpte ut eller genomförandet av planen upphörde.

(234) I sitt beslut om att inleda ett formellt granskningsförfarande noterade kommissionen att Gdansk-varvet omstrukturerades 1998, enligt de polska myndigheterna utan statligt stöd. Kommissionen godtog de polska myndigheternas ståndpunkt i den frågan. Granskningen har inte visat att denna omstrukturering gjordes med statligt stöd.

(235) Dessutom har det statliga stöd som har utgått till Gdansk-varvet sedan 2002 använts för en enda omstruktureringsprocess.

(236) Således drar kommissionen slutsatsen att principen om ”en enda gång” har respekterats.

b) Återställning av långsiktig lönsamhet

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

(238) Kommissionen noterar att den vid sin granskning undersökte två omstruktureringsplaner (mars 2004 och 2006) som hade utarbetats av varvets ledning och som staten (majoritetsägare i företaget) hade godkänt. Kommissionen slöt sig till att de allvarliga tvivel som kommissionen hyste rörande huruvida de två planerna skulle återställa varvets lönsamhet inte hade skingrats. Därnäst tog kommissionen ställning till den gemensamma omstruktureringsplanen för en sammanslagning av Gdansk-varvet och Gdynia-varvet från ISD Polska 2008. I sitt beslut av den 6 november 2008 om granskningen av det statliga stödet till Gdynia-varvet ([41]) konstaterade kommissionen att det inte hade visats att den gemensamma omstruktureringsplanen skulle återställa båda varvens långsiktiga lönsamhet.

(239) Slutligen översände de polska myndigheterna 2009 den omstruktureringsplan som Gdansk-varvets nya ägare ISD Polska hade sammanställt, och som ersatte alla de omstruktureringsplaner som kommissionen tidigare hade mottagit. Därför begränsar kommissionen sin bedömning nedan till 2009 års omstruktureringsplan.

(240) Varvets svårigheter orsakades och förvärrades av åratal av uteblivna investeringar, vanskötsel och brist på ordentliga policyer för att minska riskerna. Dessa interna brister i kombination med varvsmarknadens cykliska karaktär, stigande stålpriser och uppvärderingen av den polska zlotyn ledde till betydande förluster för varvet, ökande skulder, otillräckligt rörelsekapital och förseningar i produktionsprocessen.

(241) Kommissionen anser att det har visats att de föreslagna omstruktureringsåtgärderna är anpassade till varvets problem och tillräckligt långtgående, att den valda strategin att diversifiera företagets verksamhet är trovärdig och att de finansiella prognoserna bygger på realistiska antaganden. Således har det visats att 2009 års omstruktureringsplan kommer att återställa varvets långsiktiga lönsamhet.

([41]) Kommissionens beslut K(2008) 6771 av den 6 november 2008 i ärende C 17/05 om struktureringsstöd till Stocznia Gdynia, ännu ej ofentliggjort.

(242) Kommissionen noterar att 2009 års omstruktureringsplan sammanställdes av varvets nya ägare, som redan har investerat betydande summor av privata medel i förvärvet av företaget (305 miljoner zloty som kapitaltillskott plus […] miljoner zloty för köp av aktier från de tidigare aktieägarna) och har förbundit sig att genomföra planen till fullo i förvissningen att den kommer att ge en rimlig avkastning. Det faktum att ett privat företag har gjort stora investeringar i varvet och planerar att finansiera 2009 års omstruktureringsplan anser kommissionen vara ett tecken på att en marknadsaktör anser att Gdansk-varvets lönsamhet kan återställas. Vidare har ISD Polska visat att det har värdefull erfarenhet av att framgångsrikt omstrukturera företag i svårigheter (Huta Częstochowa), vilket ökar planens trovärdighet ytterligare.

(243) När det gäller varvets affärsstrategi anser kommissionen att den planerade diversifieringen av verksamheten inte bara kommer att göra företaget mindre sårbart för cykliska förändringar på skeppsbyggnadsmarknaden, utan också göra det möjligt att använda kapaciteten inom stålbearbetning mer effektivt och dra nytta av nya möjligheter på marknaden för produktion av vindkraftverk. Vidare kommer diversifieringen av verksamheten att medföra att företagets fasta kostnader fördelas mellan olika verksamhetsgrenar så att företaget blir mer motståndskraftigt mot förändrade marknadsvillkor.

(244) Kommissionen anser att de planerade omstruktureringsåtgärderna kommer att rätta till bristerna vid varvet. Planen innehåller en detaljerad strategi för genomförandet av alla omstruktureringsåtgärderna, i synnerhet när det gäller organisation, planering, produktionscykeln, inköp, logistik och personal.

(245) Kommissionen noterar att planen förutsätter en långtgående omstrukturering av personalen, med å ena sidan betydande nedskärningar av antalet anställda och å andra sidan höjda löner. I omstruktureringsplanen tillstår man att hög frånvaro och personalomsättning och en ineffektiv personalplanering och lönestruktur hör till varvets största problem. Kommissionen anser att de planerade åtgärderna, såsom löneökningar och införande av fastställda karriärvägar och lojalitetssystem kommer att lösa de identifierade problemen. Kommissionen noterar att personalen redan har reducerats med [… mer än 20] % sedan 2006. Den genomsnittliga månadslönen i den direkta produktionen 2008 var [… mer än 20] % högre än

2005. Enligt planen ska lönerna höjas ytterligare: med […] % 2009, […] % 2010, […] % 2011 och […] % 2012, samtidigt som man noterar att arbetstagarnas löneförväntningar har minskat till följd av den ekonomiska nedgången och stängningen av varven i Gdynia och Szczecin.

(246) I 2009 års omstruktureringsplan förklarar man att en effektivare produktion och ett intensivare samarbete med underleverantörerna kommer att göra att det behövs färre anställda vid varvet. De ekonomiska konsekvenserna av personalminskningarna redovisas också i planen. På grundval av ovanstående argument anser kommissionen att den föreslagna omstruktureringen av personalen kommer att bli tillräckligt långtgående för att man ska komma till rätta med varvets problem.

(247) Kommissionen anser att den planerade strategin att reducera skeppsbyggnadsverksamheten betydligt och specialisera sig på produktion av halvt utrustade specialfartyg är rimlig. Vidare har investeraren visar att den valda strategin är realistisk, med tanke på att fem av de totalt sex fartyg som varvet levererade 2008 var skrov till offshorefartyg.

(248) När det gäller skeppsbyggnadsverksamheten innehåller planen olika åtgärder som syftar till att komma till rätta med de viktigaste externa orsakerna till varvets nuvarande svårigheter. Enligt planen ska indexklausuler införas i varvskontrakten så att riskerna med material- och lönekostnader åtminstone delvis överförs till redarna. Enligt 2009 års omstruktureringsplan ska också en detaljerad säkringspolicy införas för att mildra de valutarelaterade riskerna. Kommissionen anser att de föreslagna åtgärderna är tillräckliga. Den framlagda känslighetsanalysen visar att de planerade åtgärderna kommer att göra företaget relativt motståndskraftigt mot förändrade marknadsförhållanden, inklusive valutakursfluktuationer.

(249) När det gäller produktionen av stålstrukturer innehåller omstruktureringsplanen en separat affärsplan som bygger på en marknadsanalys utförd för ISD Polska av en extern konsult. Enligt planen är utsikterna för detta marknadssegments utveckling goda i Polen, och fördelarna med läget vid Östersjön betonas. Dessutom bör ISD Polskas erfarenhet av produktion och försäljning av stålstrukturer innebära en förstärkning för företaget. Planen baserar sig på ett produktionsmål på omkring […mer än 50 000] ton från och med 2013, vilket ska nås genom en successiv ökning de närmaste åren. Denna produktionsnivå bör ge Gdansk-varvet en andel på […] % av den polska marknaden.

(250) Det har visats att planerna på att öka produktionen av stålstrukturer är realistiska, eftersom ISD Polska så tidigt som 2008, det första produktionsåret efter det att företaget tog över varvet, lyckades tillverka och sälja över 10 000 ton stålstrukturer, vilket var långt mer än investerarens ursprungliga förväntningar. Vidare lyckades ISD Polska öka Huta Częstochowas försäljning från […mer än 30 000] ton 2004 till […mer än 50 000] ton 2006 och […mer än 90 000] ton 2008.

(251) Produktionen av stålstrukturer i Polen har ökat stadigt sedan 1990-talet. År 2003 byggde polska producenter stålstrukturer till ett värde av 6 miljoner zloty. Motsvarande siffror för 2006 och 2007 var 9,4 respektive 12,5 miljoner zloty. Detta tyder på att det finns en uppåtgående trend på marknaden. Efterfrågan på stålstrukturer förväntas öka i Polen de närmaste åren. I affärsplanen uppger man att efterfrågan har minskat till följd av den aktuella ekonomiska nedgången, men den förväntas få ett uppsving genom investeringar i Polen som samfinansieras med EU:s strukturfonder och viktiga infrastrukturprojekt.

(252) Investeraren har översänt kopior av befintliga avtal för leverans av stålstrukturer, till exempel en order till ISD Trade, ett dotterbolag som ansvarar för försäljningen av stålstrukturer i ISD-koncernen, från […] Sp. z o.o. för leverans av stålstrukturer med en total volym på 25–30 000 ton 2008. Det är inte klarlagt hur stora delar av denna order som ska produceras vid Gdansk-varvet respektive Huta Częstochowa, men detta tyder på att det finns efterfrågan på marknaden och att ISD Polska kan locka till sig kunder och hitta köpare till sina produkter. Således anser kommissionen att planerna på försäljning av stålstrukturer i 2009 års omstruktureringsplan är realistiska.

(253) Det har visats att de förväntade vinstmarginalerna är realistiska. De förväntade vinstmarginalerna är mindre än de som ISD Polska har för närvarande (försäljningsmarginalerna var […över 10] % 2006, […mellan 10 och 20] % 2007 och […över 10] % 2008), medan de förväntade framtida EBITDA-marginalerna vid Gdansk-varvet är […under 10] %. Kommissionen anser därför att den förväntade försäljningen och de ekonomiska resultaten av produktionen av stålstrukturer kan betraktas som försiktiga och trovärdiga uppskattningar.

(254) Kommissionen konstaterar att produktionen av stålstrukturer vid Gdansk-varvet kommer att basera sig på den befintliga kapacitet för stålbearbetning som för närvarande utnyttjas för skeppsbyggnad. Därför kommer den betydande ökning av produktionen som förutses att åstadkommas med hjälp av relativt obetydliga investeringar, vilket återspeglas i en relativt hög internränta för stålstrukturverksamheten.

(255) På grundval av den mottagna informationen sluter kommissionen sig till att stålstrukturverksamheten, som kommer att bilda en integrerad och betydande del av det nya varvets verksamhet, baserar sig på en trovärdig analys av företagets konkurrensställning. Marknadsanalysen visar att förväntningarna om försäljningen och det ekonomiska resultatet är realistiska. Det har visats att planen bygger på realistiska antaganden.

(256) 2009 års omstruktureringsplan innehåller en separat affärsplan för Gdansk-varvets produktion av vindkraftverk. Denna plan bygger på en analys av marknaden, som visar att det finns goda utsikter för företag som ger sig in i detta marknadssegment. Företaget kommer att få regelbundna leveranser från Huta Częstochowa, det kommer att ha ett bra läge som gör att produkterna kan distribueras sjövägen och det kommer att ha nytta av ISD Polskas erfarenheter av att producera delar till vindkraftverk. Planen visar också att efterfrågan på vindkraftverk kommer att öka till följd av lagincitament (främjande av förnybara energikällor) och ekonomiska faktorer (till exempel fluktuerande råmaterialpriser). Enligt oberoende analyser kommer vindkraftverk 2010 att producera 172 miljoner MW energi i hela världen, med en ökning till 378 miljoner MW 2015 ([42]).

(257) Företaget har framlagt bevisning för att det förde diskussioner med potentiella köpare av vindkraftverk i februari och april 2009 ([43]). Under dessa diskussioner bekräftades investerarens antaganden om kostnader och tidplan för projektet.

(258) I planen presenteras grunderna till de ekonomiska prognoserna i detalj, det vill säga intäkter baserade på uppgifter från de potentiella köparna, kostnader baserade på prognoser om energi- och stålpriser, anställning av omkring […] arbetstagare etc. Kommissionen anser att det har visats att dessa antaganden är trovärdiga och att de förväntade ekonomiska resultaten därför är realistiska.

(259) Det faktum att två banker har visat intresse för att finansiera investeringen i vindkraftverksamheten är ytterligare ett tecken på att projektet är trovärdigt och att marknaden tror på långsiktig lönsamhet.

(260) Kommissionen anser att det har visats att de samlade finansiella prognoserna för alla tre verksamhetsgrenarna vid varvet är trovärdiga och ger vid handen att genomförandet av planen kommer att leda till att varvets långsiktiga lönsamhet återställs.

([42]) Prognos från *World Wind Energy Association* – basscenario, bilaga 7 till 2009 års omstruktureringsplan, sidan 54.

([43]) Bilaga 18 till 2009 års omstruktureringsplan.

(261) Kommissionen anser att de antaganden som prognoserna grundar sig på är rimliga. Det har visats att de bygger på trovärdiga källor och är realistiska. Den förväntade ökningen av konsument- och energipriserna samt prognoserna för interbankräntans utveckling byggde på oberoende analyser. Fartygens förväntade försäljningspriser baserar sig på de hittills uppnådda resultaten, aktuella avtalade priser, avsiktsförklaringar och marknadsdata.

(262) När det gäller löneutvecklingen noterar kommissionen att lönerna vid varvet redan har ökat betydligt. Enligt den finansiella modellen kommer de genomsnittliga arbetskraftskostnaderna per timme att öka med […] % under perioden 2009–2018. Trots att genomsnittslönen vid varvet kommer att vara […] % högre 2009 än 2007 förutser man ytterligare lönehöjningar i planen. Mot bakgrund av ovanstående faktorer och med hänsyn tagen till dagens ekonomiska kris och åtstramningen av arbetsmarknaden i Polen, särskilt i skeppsbyggnadsbranschen, anser kommissionen att antagandena om löneutvecklingen är korrekta.

(263) Slutligen visar känslighetsanalysen att planen kommer att möjliggöra för Gdansk-varvet att klara av de huvudsakliga riskfaktorer som hör samman med dess verksamhet. Kommissionen sluter sig till att känslighetsanalysen visar att de finansiella prognoserna är relativt motståndskraftiga mot ändringar i de underliggande antagandena.

(264) På grundval av ovanstående sluter sig kommissionen till att 2009 års omstruktureringsplan är tillräckligt hållbar för att återställa Gdansk-varvets lönsamhet.

c) Begränsning av stödet till vad som är nödvändigt

(265) Enligt punkt 43 i riktlinjerna ska stödet begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att genomföra omstruktureringen. Stödmottagaren förväntas i väsentlig utsträckning bidra till finansieringen av omstruktureringen med egna medel eller genom extern finansiering på marknadsmässiga villkor. Detta bidrag är å ena sidan ett tecken på att marknaden tror att företaget kan bli lönsamt och å andra sidan ett sätt att se till att det statliga stödet begränsas till ett minimum. I fråga om stora företag såsom Gdansk-varvet bör det egna bidraget uppgå till minst 50 % av omstruktureringskostnaderna. Det egna bidraget måste vara faktiskt, vilket utesluter förväntade vinster och kassaflöden (punkt 43 i riktlinjerna).

(266) Omstruktureringskostnaderna och finansieringskällorna beskrivs i skäl 134 ovan. Kommissionen konstaterar att finansieringskostnader som har med av staten subventionerade produktionsgarantier att göra också ska tas med i beräkningen. Totalt uppgår således omstruktureringskostnaderna till […mer än 1 000] miljoner zloty. Detta belopp innefattar kostnader på […mer än 1 000] miljoner zloty enligt skäl 134, stödinslaget i de produktionsgarantier som är specifika men vanligt förekommande inom skeppsbyggnad och som varvet tidigare har erhållit med 18,9 miljoner zloty (se skäl 216), och stödinslaget i framtida produktionsgarantier på 28,8 miljoner zloty (se skäl 218).

(267) Kommissionen anser att omstruktureringskostnaderna begränsar sig till vad som är absolut nödvändigt och är vederbörligen motiverade. Omstruktureringsplanen innehåller en tydlig och detaljerad investeringsplan. De utestående civil- och offentligrättsliga skulder som måste återbetalas är klart angivna. I planen presenteras och förklaras kostnaderna för omstrukturering av personalen tydligt, och det kapital som fordras för att förbättra företagets balansräkning anges. När det gäller perioden efter den 1 maj 2004 och före den aktuella omstruktureringen på grundval av 2009 års omstruktureringsplan noterar kommissionen att det statliga stödet till varvet användes för att täcka förluster och hålla varvet under armarna och därmed kan betraktas som en approximation av företagets likviditetsbehov under den granskade perioden.

(268) Enligt omstruktureringsplanen ska det egna bidraget för att täcka omstruktureringskostnaderna för Gdansk-varvet komma från följande källor: kapitaltillskott från ISD Polska (305 miljoner zloty), försäljning och leasing av överflödiga tillgångar ([…] miljoner zloty) samt extern finansiering på marknadsmässiga villkor, det vill säga banklån på ([…] zloty).

(269) Nedan följer kommissionens bedömning av de föreslagna inslagen i det egna bidraget.

(270) För det första har kapitaltillskottet på 305 miljoner zloty redan gjorts av ISD Polska, som är ett privat företag, och det har redan registrerats och inbetalats. Därför sluter kommissionen sig till att det bör betraktas som ett faktiskt eget bidrag i enlighet med riktlinjerna.

(271) För det andra godtar kommissionen, på grundval av tillgänglig information, att intäkter från uthyrning eller försäljning av vissa av tillgångarna utgör ett faktiskt eget bidrag, eftersom det finns en underbyggd utvärdering att tillgå. Dessa intäkter uppgår till cirka […] miljoner zloty.

(272) När det gäller den finansiering på […] miljoner zloty som företaget planerar att erhålla från externa källor på marknadsmässiga villkor noterar kommissionen att företaget har översänt villkorliga åtaganden från två banker om att medfinansiera vindkraftverksprojektet med totalt […] miljoner zloty. Kommissionen anser att bankernas åtaganden är tillräckliga för att finansieringen ska anses vara fri från statligt stöd och faktisk i den mening som avses i riktlinjerna. För det första bygger bankernas åtaganden på deras bedömning av affärsplanen för vindkraftverksverksamheten, och de har bekräftat att projektet är trovärdigt samt de förväntade ekonomiska resultaten. För det andra beror det huvudsakligen på ISD Stocznia om bankernas villkor kan tillgodoses, inte på externa eller oförutsägbara omständigheter. Slutligen har bankerna bekräftat att deras finansiering kommer att tillhandahållas till gällande marknadsvillkor utan några statliga garantier.

(273) Kommissionen noterar att ISD Stocznia redan har vidtagit åtgärder för att se till att bankernas krav på nödvändiga tillstånd för att bedriva verksamheten och säkerheter tillgodoses. För det första har företaget ansökt om tillstånd hos hamnmyndigheterna och staten att överföra mark från Gdansk-varvet till en separat juridisk person, ISD Energia Sp. z o.o., vars verksamhet kommer att inkludera produktion av vindkraftverk. Detta tillstånd fordras enligt lag, eftersom marken är belägen inom hamnområdet, men det finns ingenting som tyder på att ansökan kommer att avslås. När det för det andra gäller erforderlig säkerhet i form av en inteckning i marken i fråga har ISD Stocznia lämnat följande förklaring. Marken är för närvarande pantsatt som garanti för varvets utestående offentligrättsliga skulder. När omstruktureringsplanen för varvet har godkänts och det planerade stödet beviljats kommer varvet att återbetala sina utestående skulder i linje med omstruktureringsplanen, varigenom inteckningen upphör. Därför anser kommissionen att ISD Stocznia med all sannolikhet kommer att uppfylla dessa båda villkor. När detta beslut har fattats är det enda återstående kravet att det ska godkännas av bankernas beslutsfattande organ. På grundval av ovanstående anser kommissionen att den planerade externa finansieringen av vindkraftsprojektet på […] miljoner zloty kan betraktas som ett faktiskt eget bidrag till täckande av omstruktureringskostnaderna som är fritt från statligt stöd.

(274) Sammantaget anser kommissionen att finansieringen på [… omkring 500] miljoner zloty (305 miljoner + […] miljoner + […] miljoner) kan betraktas som ett faktiskt eget bidrag till täckande av omstruktureringskostnaderna. Eftersom de totala omstruktureringskostnaderna uppgår till [… mer än 1 000] miljoner zloty utgör det egna bidraget till ovanstående belopp 45 % av de totala omstruktureringskostnaderna.

(275) Kommissionen konstaterar också att omstruktureringen av varvet inleddes redan 2002. I sitt beslut att inleda den formella granskningen noterade kommissionen att stöd som beviljats varvet före anslutningen måste tas med i bedömningen av huruvida det statliga stödet efter Polens anslutning till EU har begränsats till vad som är absolut nödvändigt.

(276) Under perioden 2002–2004 erhöll Gdansk-varvet 157 miljoner i statligt stöd, vilket fastställs i beslutet att inleda den formella granskningen. Kommissionen anser att detta belopp täcker kostnaderna för att upprätthålla företagets likviditet under denna period. Således uppgår de totala omstruktureringskostnaderna sedan 2002 till […] miljoner zloty. Det egna bidraget på [… omkring 500] miljoner skulle alltså täcka 40 % av dessa omstruktureringskostnader.

(277) Kommissionen noterar att denna nivå visserligen är betydande men understiger det tröskelvärde på 50 % som normalt krävs enligt riktlinjerna. Emellertid kan kommissionen i enlighet med punkt 44 i riktlinjerna godta ett mindre bidrag i undantagsfall och i samband med särskilt svåra omständigheter. För det första är nivån 40 % betydande. För det andra är företaget beläget i ett område som är berättigat till regionalt stöd enligt artikel 87.3 a i EG-fördraget, vilket enligt punkt 56 i riktlinjerna kan rättfärdiga ett mindre eget bidrag ([44]). För det tredje konstaterar kommissionen att Gdansk-varvet har befunnit sig i ekonomiska svårigheter under en lång tid. Trots konkursen 1996 och övertagandet från Gdynia-varvets sida 1998 lyckades inte varvet (och dess moderbolag) göra tillräckliga strukturella förändringar för att gradvis anpassa sig till marknadsekonomin och den internationella konkurrensen. Efter Polens anslutning till EU förblev varvet statsägt under mer än tre år, och allt stöd från dess aktieägare under denna tid utgjorde statligt stöd. Eftersom privatiseringen inte ägde rum förrän 2007 skulle det vara svårt för den nuvarande privata ägaren att tillföra egna bidrag i motsvarande omfattning som det betydande stöd varvet har beviljats utan att äventyra en rimlig avkastning på sin investering och återställningen av varvets lönsamhet.

(278) Kommissionen uppskattar också att de polska myndigheterna har lyckats privatisera varvet, och anser därför att det egna bidraget är så högt det kan vara under dessa omständigheter. Kommissionen noterar att de misslyckade försöken att privatisera och omstrukturera de övriga två polska varven i Gdynia och Szczecin visar att det är svårt att locka till sig privata investerare som är beredda att ge betydande finansiella bidrag till omstrukturering av en sektor som har haft en så dålig tidigare utveckling. Därför kan ISD Polskas betydande engagemang i Gdansk-varvet betraktas som det högsta som kan uppnås.

(279) Slutligen noterar kommissionen att det egna bidraget uppgår till 45 % om man enbart tar hänsyn till omstruktureringskostnaderna efter 2004 (inklusive det likviditetsbehov som finansierades med statligt stöd). Det statliga stödet till varvet mellan 2002 och 2004 reducerar detta bidrag till 40 %, vilket kommissionen anser vara godtagbart av ovan nämnda och följande skäl. Under perioden för 2004, när detta stöd beviljades, var 1999 års riktlinjer tillämpliga, och dessa innehöll inget tröskelvärde på 50 % för egna bidrag. Mot bakgrund av dessa riktlinjer och kommissionens praxis i beslutsfattandet på den tiden skulle ett eget bidrag på 40 % med all sannolikhet ha ansetts vara tillräckligt.

(280) Avslutningsvis anser kommissionen att ett eget bidrag på 40 % i det här fallet är tillräckligt betydande och garanterar att stödet begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att Gdansk-varvet ska kunna omstruktureras och lönsamheten återställas, med tanke på de ansträngningar som under lång tid gjordes för att bibehålla det statsägda företagets finansiella likviditet och det faktum att varvet slutligen privatiserades.

(281) Kommissionen noterar att Gdansk-varvet förutom stödet för att finansiera omstruktureringskostnaderna kommer att fortsätta att finansiera sitt behov av rörelsekapital med statligt stöd i form av produktionsgarantier från exportkreditorganet. Dessa garantier kommer att utgå på motsvarande villkor som enligt det stödfria system som kommissionen har godkänt ([45]) till företag med den högsta riskprofilen. Kommissionen konstaterar att dessa garantier utgör statligt stöd, vilket förklaras i skäl

([44]) Kommissionens beslut N 464/05 av den 22 februari 2006 om omstruktureringsstöd till AB Kauno ketaus liejykla (EUT C 270, 7.11.2006, s. 2).

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

214. Kommissionen anser dock att villkoren för dessa garantier, i synnerhet prissättningen, är anpassade till villkoren för det ovan nämnda garantisystemet, vilket gör att stödet begränsas till vad som är absolut nödvändigt. Kommissionen inser också att dessa garantier, som är vanligt förekommande i branschen och inte specifika för företag i ekonomiska svårigheter, behövs.

d) Undvikande av otillbörlig snedvridning av konkurrensen

(282) I enlighet med punkterna 38–42 i riktlinjerna måste åtgärder vidtas för att minimera stödets negativa effekter på konkurrenterna. Stödet får inte otillbörligen snedvrida konkurrensen. Detta innebär vanligen att företagets marknadsandel efter omstruktureringsperioden begränsas. Den påtvingade begränsningen eller minskningen av företagets närvaro på marknaden i fråga är en kompensationsåtgärd till förmån för dess konkurrenter. Den bör stå i proportion till stödets snedvridande effekter och företagets relativa betydelse på sin eller sina marknader.

(283) Kommissionen konstaterar att Gdansk-varvet sedan 2002 har erhållit betydande stödbelopp och att dess närvaro på marknaden sedan dess har varit möjlig tack vare att statligt stöd hela tiden har erhållits i olika former: utebliven indrivning av offentligrättsliga fordringar, lån, kapitaltillskott och garantier om förskottsbetalning på förmånliga villkor, utan vilka varvet inte skulle ha kunnat teckna några kontrakt. Vidare noterar kommissionen att varvet är ett av Polens tre största och en viktig producent i Europa, vilket förstärker snedvridningen av konkurrensen till följd av stödet. Således måste åtgärderna i enlighet med punkt 40 i riktlinjerna vara tillräckligt långtgående för att stå i proportion till stödets snedvridande effekter. Kommissionen anser att de föreslagna kompensationsåtgärderna begränsar den snedvridning av konkurrensen som stödet till Gdansk-varvet skapar i tillräcklig omfattning.

(284) För det första noterar kommissionen att varvet kommer att minska sin skeppsbyggnadskapacitet betydligt genom att stänga produktionstillgångar som är oundgängliga vid skeppsbyggnad och vilka hittills har varit flaskhalsar: två av tre slipar.

(285) Kommissionen anser att stängningen av två slipar är tillräcklig av följande skäl. För att fastställa omfattningen av den erforderliga kapacitetsminskningen gjorde kommissionen en bedömning av varvets aktuella tekniska kapacitet och jämförde den med den potentiella kapacitet som varvet skulle kunna uppnå efter omstrukturering och förbättringar av produktionseffektiviteten. Neddragningen av kapacitet syftade till att säkerställa att varvets tekniska kapacitet efter omstruktureringen skulle vara lägre än kapaciteten innan det statliga stödet till omstruktureringen erhölls.

(286) Enligt Gdansk-varvets konsult var varvets aktuella kapacitet innan några omstruktureringsåtgärder vidtogs 165 000 kbt. Genom 2009 års omstruktureringsplan begränsas den framtida kapaciteten hos den återstående slipen eller någon annan sjösättningsanordning som varvet kan komma att använda till omkring 100 000 kbt. Således står det klart att varvets kapacitet minskas med omkring 39 %.

(287) Vidare har varvet förbundit sig att inte använda mer än en sjösättningsanordning – den befintliga slipen B1 eller någon annan sjösättningsanordning som varvet kan komma att förvärva eller på annat sätt ha tillgång till – samtidigt. Kommissionen konstaterar att varvet har förbundit sig att omedelbart säga upp hyresavtalet för slipen B1 om det skulle börja använda en ny sjösättningsanordning.

(288) Stängningen av två av tre slipar och åtagandet att inte använda mer än en sjösättningsanordning samtidigt som den tekniska kapaciteten begränsas till omkring 100 000 kbt skingrar kommissionens tvivel i det avseendet och gör att kapacitetsminskningen är tillräckligt långtgående för att ge varvets konkurrenter en meningsfull kompensation.

(289) Dessutom noterar kommissionen att 2009 års omstruktureringsplan innebär att företaget kommer att minska sin skeppsbyggnadsverksamhet betydligt. Företaget kommer i stor utsträckning att upphöra med att bygga kompletta fartyg. Därför kommer varvets närvaro på de marknader där snedvridning av konkurrensen ägde rum att minska betydligt.

(290) Kommissionen konstaterar att kompensationsåtgärderna bör genomföras så snart som möjligt efter det att det statliga stödet beviljas. I det här fallet har företaget visat att stängningen av de båda sliparna kommer att genomföras så snart som möjligt med hänsyn tagen till behovet av att leverera fartyg enligt befintliga bindande kontrakt med rederier. En tidigarelagd stängning av sliparna skulle leda till allvarliga störningar i produktionscykeln och göra det omöjligt att leverera beställda fartyg. Kommissionen sluter sig därför till att den föreslagna tidplanen för stängningen är motiverad. Kommissionen konstaterar att åtgärder redan har vidtagits för att stänga två slipar inom ramen för tidplanen. I april 2009 undertecknade företaget ett avtal med ägaren till sliparna enligt vilket hyresavtalet för slip B5 upphör att gälla den 1 juli 2009 och hyresavtalet för slip B3 den 1 januari 2010.

(291) Kommissionen anser också att snedvridningen av konkurrensen kommer att begränsas ytterligare genom att varvet har förbundit sig att producera högst 100 000 kbt årligen under 10 år efter det att detta beslut antas. Således har åtgärder vidtagits för att garantera att statligt stöd till företaget inte kan användas för att expandera dess skeppsbyggnadsverksamhet under de närmaste tio åren.

(292) På grundval av ovanstående sluter kommissionen sig till att de föreslagna kompensationsåtgärderna är meningsfulla och tillräckligt långtgående för att motverka otillbörlig snedvridning av konkurrensen till följd av stödet.

IV. **SLUTSATS**

(293) Kommissionen konstaterar att det statliga stöd som har beviljats Gdansk-varvet och som beskrivs i skäl 105–170 samt i tabell 4 i detta beslut, både det stöd som olagligt beviljades i strid med artikel 88.3 i EG-fördraget och det anmälda stöd som hittills inte har beviljats, är förenligt med den gemensamma marknaden enligt gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter.

(294) Kommissionen konstaterar att Gdansk-varvet måste genomföra omstruktureringsplanen i dess helhet och fullgöra varje annan skyldighet som anges i detta beslut (punkt 47 i riktlinjerna). Kommissionen måste kunna försäkra sig om att omstruktureringsplanen genomförs på ett riktigt sätt genom regelbundna och detaljerade rapporter från Polens sida (punkt 49 ff. i riktlinjerna). Eftersom Gdansk-varvet är ett stort företag ska den första av dessa rapporter vanligtvis läggas fram för kommissionen senast sex månader från den dag då detta beslut antas. Därefter ska rapporterna lämnas till kommissionen minst en gång om året på årsdagen av detta beslut, så länge målen i omstruktureringsplanen inte anses ha uppnåtts. Rapporterna måste innehålla all information kommissionen behöver för att kunna övervaka genomförandet av omstruktureringsplanen och finansieringen (vilken ska genomföras i enlighet med de kriterier som lagts fram för kommissionen), tidsplanen för utbetalningarna till företaget och dess finansiella ställning samt att alla villkor och skyldigheter som fastställs i detta beslut iakttas. Rapporterna ska i synnerhet innehålla samtliga relevanta upplysningar om de stöd, oavsett vilket ändamål de avser och om de är tillfälliga eller omfattas av en ordning, som företaget har mottagit under omstruktureringsperioden (se punkterna 68–71 i riktlinjerna). Om kommissionen vid andra tillfällen behöver få bekräftelser av vissa nödvändiga uppgifter, till exempel om kapacitetsnedskärningar, kan den kräva att rapporter lämnas oftare (se punkt 48 i riktlinjerna). Eventuella ändringar av omstruktureringsplanen ska anmälas i enlighet med punkterna 52 ff. i riktlinjerna. Kommissionen bör, vid behov med hjälp av en extern konsult, kontrollera att rapporterna innehåller heltäckande och korrekt information som står i överensstämmelse med detta beslut.

(295) Kommissionen konstaterar också att principen om ”en enda gång” är tillämplig i enlighet med punkterna 72 ff. i riktlinjerna.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Det statliga stöd som Polen delvis har genomfört och som Polen planerar att bevilja för Gdansk-varvet för genomförande av dess omstruktureringsplan från maj 2009, vilket beskrivs i skäl 105–170 ovan samt i tabell 4 i detta beslut och som uppgår till 555 030 629,80 zloty, är förenligt med den gemensamma marknaden i den mening som avses i artikel 87.3 c i EG-fördraget.

2. Vidare är det statliga stöd i form av garantier från exportkreditorganet som delvis har genomförts (med ett nominellt värde på 346 miljoner zloty) och som kommer att beviljas för Gdansk-varvet för genomförande av 2009 års omstruktureringsplan (med ett nominellt värde på 180 miljoner zloty som maximal årlig exponering för exportkreditorganet) förenligt med den gemensamma marknaden i den mening som avses i artikel 87.3 c i EG-fördraget.

3. Genomförande av det statliga stöd som avses i artikel 1.1 och 1.2 godkänns således på villkor att 2009 års omstruktureringsplan och de planerade kompensationsåtgärderna genomförs i vederbörlig ordning samt att det förväntade förhållandet mellan eget bidrag fritt från statligt stöd och omstruktureringskostnaderna respekteras. Polen ska tillställa kommissionen regelbundna och detaljerade rapporter som gör det möjligt att övervaka genomförandet av omstruktureringsplanen och dess finansiering samt de åtgärder för att reducera kapaciteten och begränsa produktionen som anges i skälen 284 och 291 i detta beslut. Rapporterna ska innehålla alla de uppgifter som anges i skäl 294 i detta beslut och lämnas in i enlighet med den tidplan som anges i detta skäl.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Republiken Polen.

Utfärdat i Bryssel den 22 juli 2009.

På kommissionens vägnar

Neelie KROES

Ledamot av kommissionen