

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 20 de diciembre de 2006

relativa a la ayuda estatal C 3/05 [ex N 592/04 (ex PL 51/04)] que Polonia tiene la intención de conceder a Fabryka Samochodów Osobowych SA (anteriormente DAEWOO — FSO Motor SA)

[notificada con el número C(2006) 6628]

(El texto en lengua polaca es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2007/509/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 88, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Después de haber emplazado a los interesados a presentar observaciones ⁽¹⁾ de conformidad con los citados artículos,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

- (1) Mediante carta de 30 de abril de 2004, las autoridades polacas notificaron a la Comisión la ayuda concedida a la empresa DAEWOO-FSO MOTOR SA, que cambió su nombre por el de Fabryka Samochodów Osobowych SA (en lo sucesivo, «FSO») o concedida con anterioridad a la adhesión de Polonia a la UE. Mediante carta de 19 de mayo de 2004, la Comisión solicitó a las autoridades polacas algunos documentos que faltaban. Estos documentos se recibieron el 18 de junio de 2004. Mediante carta de 2 de agosto de 2004, la Comisión remitió una solicitud de información adicional, a la que las autoridades polacas respondieron mediante carta registrada el 13 de septiembre de 2004, y por carta de 6 de octubre de 2004, a la que Polonia respondió el 3 de noviembre de 2004. El 9 de noviembre de 2004 se celebró una reunión entre la Comisión y las autoridades polacas.
- (2) El 5 de enero de 2005, las autoridades polacas aceptaron que la Comisión considerase también la notificación de 30 de abril de 2004 como notificación con arreglo al artículo 88, apartado 3, del Tratado CE por lo que respecta a cualquier medida que se considerase constitutiva de nueva ayuda estatal.
- (3) Mediante carta de 19 de enero de 2005, la Comisión comunicó a Polonia que había decidido incoar el procedimiento previsto en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE en relación con las ayudas que no se habían concedido antes de la adhesión de Polonia a la UE y que se consideraban nuevas ayudas estatales. La Decisión de la Comisión por la que se incoa el procedimiento se

publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* el 26 de abril de 2005 ⁽²⁾. La Comisión solicitó a los terceros interesados que presentasen sus observaciones en relación con las medidas de ayuda. Ninguno de los terceros interesados presentó observación alguna.

- (4) Mediante carta de 28 de febrero de 2005, registrada el 1 de marzo de 2005, las autoridades polacas solicitaron que se prorrogase el plazo de presentación de observaciones en relación con el procedimiento de investigación formal. Las autoridades polacas respondieron parcialmente mediante carta de 1 de abril de 2005, registrada el 4 de abril de 2005. En esa misma carta, Polonia solicitó que se prorrogase hasta el 15 de abril de 2005 el plazo para la presentación de información porque necesitaba tiempo para actualizar el plan de reestructuración. Mediante carta de 27 de abril de 2005, registrada el 29 de abril, las autoridades polacas solicitaron una nueva prórroga del plazo para la presentación de información adicional hasta el 13 de mayo de 2005. Esta información, junto con una versión actualizada del plan de reestructuración, se recibió mediante carta de 31 de mayo de 2005, registrada el 2 de junio de 2005. Otras observaciones se recibieron por carta de 13 de junio de 2005, registrada el 14 de junio de 2005.
- (5) Mediante carta de 4 de agosto de 2005, registrada el 8 de agosto de 2005, Polonia informó a la Comisión de que se había encontrado un nuevo inversor para FSO. Por carta de 28 de septiembre de 2005, registrada el 29 de septiembre de 2005, las autoridades polacas informaron a la Comisión de la actualización del plan de reestructuración, que, junto con una descripción de los modelos fabricados, fue comunicada en noviembre de 2005. Mediante carta de 16 de noviembre de 2005, registrada al día siguiente, Polonia presentó la versión en lengua inglesa de la valoración de las acciones de FSO. El 12 de diciembre de 2005 la Comisión envió otra solicitud de información adicional. Las autoridades polacas ofrecieron información adicional por carta de 15 de diciembre de 2005. El escrito incluía la actualización mencionada del plan de reestructuración. En esa misma carta Polonia informó a la Comisión de que presentaría información adicional en las semanas siguientes. Mediante carta de 3 de enero de 2006, registrada el 5 de enero de 2006, las autoridades polacas ofrecieron una respuesta parcial a la solicitud de información presentada por la Comisión el 12 de diciembre de 2005 y solicitó que se le prorrogase hasta el 23 de enero de 2006 el plazo para presentar la

⁽¹⁾ DO C 100 de 26.4.2005, p. 2.⁽²⁾ Véase la nota 1.

información restante. Por carta de 26 de enero de 2006, registrada el 30 de enero de 2006, las autoridades polacas presentaron una parte de la información adicional y solicitaron la prórroga del plazo hasta el 6 de febrero de 2006. Mediante carta de 14 de febrero de 2006, registrada el 15 de febrero de 2006, las autoridades polacas facilitaron los elementos que faltaban en la respuesta al escrito de la Comisión de 12 de diciembre de 2005.

- (6) El 21 de febrero de 2006 tuvo lugar en Bruselas una reunión entre los servicios de la Comisión, las autoridades polacas, la dirección de FSO y el inversor AvtoZAZ. En el siguiente encuentro, celebrado el 8 de marzo de 2006, la Comisión solicitó información adicional a las autoridades polacas. Estas respondieron mediante carta de 6 de abril de 2006, registrada el día siguiente. En la carta dirigida a las autoridades polacas el 27 de abril de 2006, la Comisión aceptó prorrogar hasta el 20 de mayo de 2006 el plazo para la presentación de la última versión del plan de reestructuración. Polonia facilitó la información solicitada mediante carta de 22 de mayo de 2006, registrada el día siguiente.
- (7) Mediante cartas de 28 y 29 de junio de 2006, registradas el día siguiente en ambos casos, las autoridades polacas informaron a la Comisión de que se acababa de firmar un acuerdo de licencia para la fabricación por parte de FSO de un nuevo modelo de automóvil. El 29 de junio de 2006 tuvo lugar una reunión con las autoridades polacas.
- (8) Mediante carta de 5 de julio de 2006, la Comisión solicitó información adicional, que las autoridades polacas facilitaron mediante cartas de 19 y 27 de julio de 2006.
- (9) Las autoridades polacas remitieron más información por carta de 30 de agosto de 2006 y en la reunión celebrada el 31 de agosto de 2006.
- (10) Mediante carta de 6 de septiembre de 2006, la Comisión solicitó información adicional, que las autoridades polacas facilitaron mediante carta de 3 de octubre de 2006, registrada el día siguiente. Las autoridades polacas informaron a la Comisión de que facilitarían información adicional en un plazo de diez días hábiles.
- (11) Polonia facilitó información adicional mediante carta de 17 de octubre de 2006, registrada el 19 de octubre de 2006. En ella las autoridades polacas solicitaron que se organizara una reunión con los servicios de la Comisión. Esta tuvo lugar en Bruselas el 7 de noviembre de 2006. Tras la reunión las autoridades polacas remitieron una carta el 17 de noviembre de 2006.

2. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA

2.1. Beneficiario de la ayuda

- (12) FSO es un fabricante de automóviles polaco. La unidad principal de producción de la empresa está situada en

Varsovia, que se encuentra en una región beneficiaria de ayudas con arreglo al artículo 87, apartado 3, letra a), del Tratado CE. La empresa fabrica automóviles, piezas de recambio y accesorios. Desde el final de la década de los noventa, su fuente principal de ingresos es la fabricación de los vehículos *Matiz* y *Lanos* de la marca Daewoo. El número de empresas dependientes sobre las que FSO SA ejerce su control descendió de [...] (*) en 1999 a 18 en la actualidad (empresas de servicios, de componentes y de ventas).

- (13) La empresa antecesora de FSO operaba en Polonia desde los años cincuenta y era uno de las mayores fabricantes polacos de automóviles. En 1996 se celebró un acuerdo para la creación de una empresa en participación entre Daewoo Motor Corporation Ltd («DMC») y el antiguo Ministerio de Industria y Comercio. Daewoo adquirió el 70 % de la entidad recién creada, DAEWOO-FSO MOTOR SA. Alrededor del 25 % de la empresa era propiedad del Tesoro Público y el resto estaba en manos de accionistas minoritarios. Desde ese momento la empresa pasó a llamarse *Fabryka Samochodów Osobowych* («FSO»).

2.2. Dificultades de la empresa y búsqueda de un inversor estratégico

- (14) Las dificultades de FSO se deben fundamentalmente a la insolvencia de su principal accionista, DMC, en 2000. Ello provocó un descenso en la demanda de vehículos de la marca Daewoo como consecuencia a la incertidumbre de los clientes sobre el futuro de FSO y la disponibilidad de piezas de recambio y de servicios de reparación. Además, a principios de la presente década FSO sufrió un descenso pronunciado en la venta de vehículos nuevos en Polonia como consecuencia del enorme incremento de las importaciones de vehículos de ocasión procedentes de Europa occidental. Por otra parte, al no modernizarse los dos modelos fabricados, al contrario de lo sucedido con los de la competencia, con el paso del tiempo perdieron atractivo en el mercado de la UE. Como consecuencia de lo anterior, las ventas de FSO descendieron de las 189 000 unidades (de las cuales 179 000 vendidas en Polonia) en 1999 a 47 000 en 2001. FSO registró unas pérdidas netas en 2000, 2001 y 2002 de 2 100 millones zloty polacos [PLN; 540 millones EUR ⁽³⁾], 1 100 millones PLN (282 millones EUR) y 425 millones PLN (109 millones EUR), respectivamente. En los últimos años la inmensa mayoría de los automóviles fabricados han sido *Lanos*, exportados a Ucrania [en piezas para ser montados], y ensamblados y vendidos por la empresa AvtoZAZ, que inició su cooperación comercial con FSO en 2002. Las ventas totales se mantuvieron en un nivel muy bajo y la empresa siguió registrando pérdidas de explotación.

(*) Información confidencial.

(3) Con carácter informativo exclusivamente, todos los importes facilitados por las autoridades polacas en zloty (PLN) se han convertido en euros (EUR) utilizando el tipo de cambio de 20 de octubre de 2006, es decir, 1 EUR = 3,89 PLN.

Cuadro 1

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Ventas totales ⁽¹⁾ (en miles de unidades) incluidos los juegos de montaje	189	121	47	30	35	43	47

(¹) Fuente: «Presentación de la empresa Fabryka Samochodów Osobowych SA, Warszawa 2006», documento presentado por las autoridades polacas el 31 de agosto de 2006.

- (15) General Motors adquirió algunas partes (especialmente la marca comercial y algunas plantas de producción de Asia) de la empresa en situación de insolvencia, DMC, pero no FSO, y las incluyó en una nueva filial denominada GM DAT, siglas de General Motors Daewoo Auto & Technology.
- (16) FSO había estado buscando un inversor estratégico desde que empezaron sus dificultades. En febrero de 2004, se puso en contacto con las 29 empresas más grandes del sector del automóvil y les envió un memorando en el que se presentaba como una oportunidad de inversión de gran atractivo. [Algunas empresas]: AvtoZAZ, [...], [manifestaron] interés en principio en invertir en FSO. La empresa AvtoZAZ, principal cliente de FSO, manifestó un interés concreto en ampliar la cooperación con esta última. Las autoridades polacas iniciaron negociaciones exclusivas con AvtoZAZ para la venta de FSO.
- (17) AvtoZAZ es el principal productor de automóviles de Ucrania. Se ocupa del montaje de vehículos de diversas marcas, incluidas ZAZ (marca propia), Daewoo, VAZ (marca del Lada ruso) y Opel (⁴). La empresa es propiedad de UKRAVTO, que posee la mayor red de distribución de automóviles y de estaciones de servicio de Ucrania. UKRAVTO se ocupa de la distribución de diversas marcas, entre las que se encuentran ZAZ, Daewoo, Chevrolet, VAZ y Opel.
- (18) El 25 de junio de 2004 se firmó una carta de intenciones entre el Tesoro Público, AvtoZAZ y FSO. Mediante Resolución de 9 de noviembre de 2004, el Consejo de Ministros autorizó la venta de las acciones de FSO propiedad del Tesoro Público. FSO y el Tesoro Público acordaron designar a KPMG consultor independiente para evaluar el valor de mercado de la empresa. Se aplicó el método de costes (el valor en libros de los activos y el pasivo de la empresa, con correcciones en caso necesario) y el método de liquidación (el valor de mercado de las ventas forzosas de los activos de FSO, menos el pasivo). En ambos casos el valor de las acciones de FSO fue
- negativo. Al mismo tiempo, el Tesoro Público escogió a un segundo consultor independiente (PriceWaterhouse-Coopers) para llevar a cabo su evaluación. Este segundo consultor confirmó la primera evaluación.
- (19) El acuerdo de venta con AvtoZAZ (⁵) se firmó el 30 de junio de 2005 por un precio total de 100 PLN. De conformidad con el acuerdo, AvtoZAZ había de llevar a cabo el plan de la empresa negociado con el Tesoro Público. El acuerdo cubre el período 2005-[...] y contempla el inicio de la fabricación de un nuevo modelo de vehículo, el incremento de los volúmenes de producción y el mantenimiento de un nivel mínimo de empleo. El acuerdo indica que la ayuda estatal de que consta el plan de reestructuración notificado a la Comisión será concedida por el Estado polaco, si la Comisión lo autoriza. El comprador declara que la concesión de la ayuda estatal a FSO era una de las condiciones para decidirse a adquirir el capital en acciones de la empresa.
- (20) Entre tanto, AvtoZAZ adquirió (por un precio más bajo) a los [...] bancos que eran acreedores de FSO, el 100 % de las deudas contraídas por la empresa, cuyo valor nominal ascendía a [...].

2.3. Mercados (⁶)

- (21) En 1999, se vendieron en Polonia 640 000 vehículos nuevos y la cuota de mercado de FSO ascendió al 28 %, lo que le situaba en ese momento en el primer puesto entre los fabricantes de automóviles del país. En 2003, el número de vehículos vendidos en Polonia descendió hasta las 358 000 unidades y la cuota de mercado de FSO cayó al 2,2 % (menos de 8 000 coches vendidos). En 2004, FSO solo vendió 3 500 vehículos en Polonia. Sus principales competidores en Polonia (y en Europa) son Fiat, Škoda, Renault, Toyota, Opel, Peugeot, Ford, Volkswagen y Citroën. En el mercado polaco la cuota de las ventas de vehículos importados ascendió desde el 25 % en 1998 al 75 % en 2003.

(⁴) Según un comunicado de prensa de fecha 10 de enero de 2006, publicado en su página web (www.ukravto.ua), ZAZ fabricó 148 163 vehículos en 2005. Entre ellos se incluyen: 10 190 unidades del modelo «Travria», 6 224 de «Travria Pick-Up», 20 864 de «Slavuta», 21 379 de «Sens», 9 107 de «Lanos T-150», 697 de «Opel Astra-H», 1 915 de «Opel CKD», 6 179 de «VAZ-21093», 14 459 de «VAZ-21099» y 57 149 de otros vehículos.

(⁵) El acuerdo formal decía lo siguiente: El Tesoro Público de la República de Polonia y Zakrytoje Akcjonernoje Obszczestwo z Inostranoj Inwesticzej «Zaporozskij Awtomobilstroitelnyj Zawod» con sede en Zaporozhye, Ucrania.

(⁶) Los datos que figuran en esta sección proceden de la información facilitada por las autoridades polacas.

(22) A escala de la Unión Europea la capacidad total de producción (25 Estados miembros) fue en 2004 de 20,8 millones de vehículos, mientras que el volumen de producción solo alcanzó los 14,5 millones de coches. Por tanto, con una tasa de utilización de la capacidad de producción del 70 %, el sector registra un gran excedente de capacidad de producción. Aunque el nivel de ventas de FSO en 1999 habría correspondido a una cuota de mercado en la UE de más del 1 %, su producción en 2004 representó una cuota inferior al 0,5 %.

(23) Desde 2003, la mayor parte de la producción de FSO ha sido adquirida por AvtoZAZ y vendida en el mercado ucraniano. En los últimos años las ventas de coches nuevos se han incrementado rápidamente en Ucrania. De 2001 a 2005, pasaron de 65 000 a 265 000 unidades. En el mercado ucraniano los vehículos Daewoo fabricados por FSO compiten con las siguientes marcas: VAZ (Łada), ZAZ, Chevrolet y los demás modelos de Daewoo no producidos por FSO. Skoda, Opel, Toyota, Mitsubishi, Nissan, Renault y VW están presentes en este mercado, pero tienen cuotas de mercado más pequeñas.

(24) FSO también tiene la intención de exportar una parte de su producción a [...]. En 2005 las ventas de coches ascendieron en [...] a 1,6 millones de unidades aproximadamente. Las marcas nacionales poseen una cuota de mercado del 72,5 % y los coches importados suponen el

27,5 % de las ventas. No obstante, la pobre calidad y el diseño trasnochado de los vehículos de la marca [...] está provocando un incremento constante de las importaciones. Además, los fabricantes de vehículos extranjeros están construyendo plantas en [...]. Aproximadamente el 40 % de los fabricantes de vehículos de Europa occidental ya ha construido fábricas en la zona y otro 16 % tiene la intención de hacerlo.

2.4. Plan de reestructuración

(25) Como ilustra el cuadro 2, la dirección inició las actividades de reestructuración de FSO SA y sus filiales tan pronto como la situación comenzó a deteriorarse en 2000, después de que DMC se declaró insolvente. La plantilla de FSO se redujo en 2 222 empleados entre enero de 2001 y septiembre de 2003. El plan de reestructuración notificado a la Comisión en abril de 2004 («el plan de reestructuración inicial») comenzó a finales de 2003 y se prevé que finalice en 2007. El plan contemplaba una reducción adicional de 1 100 puestos de trabajo en FSO, con lo que, a largo plazo, la plantilla se situaría en unos 2 000 trabajadores. Desde entonces, el plan se ha llevado a la práctica en su mayor parte. A finales de 2005, la plantilla se había reducido a 2 200 personas. Entre tanto, las autoridades polacas han anunciado que este nivel de plantilla constituye el nuevo objetivo a largo plazo. Durante este período también se reestructuraron completamente las filiales controladas por FSO y su plantilla se redujo considerablemente.

Cuadro 2 ⁽¹⁾

Plantilla a finales del año

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
FSO SA	8 769	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	2 236
Filiales de servicios, de componentes y otras	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Filiales encargadas de las ventas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total FSO SA + filiales	19 099	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	6 534

⁽¹⁾ Fuente: Carta de las autoridades polacas de 30 de agosto de 2006.

(26) El plan de reestructuración inicial, notificado a la Comisión el 30 de abril de 2004, estaba supeditado a que se encontrase un inversor estratégico para FSO antes de 2006. Dado que, cuando se elaboró el plan de reestructuración, no se conocía la fecha de entrada del inversor, el plan incluía dos variantes. En el transcurso de 2004, cuando la entrada de un inversor potencial parecía más segura, FSO confirmó la primera variante de reestructu-

ración, aunque se retrasaron ligeramente las fechas previstas. El plan incluía las medidas siguientes:

- ampliación del derecho a fabricar los modelos Matiz y Lanos hasta finales de 2006 (acuerdo de licencia firmado con GM DAT en abril de 2004),

- entrada de AvtoZAZ como inversor estratégico antes de finales del primer trimestre de 2005 (en un principio a finales de 2004),
- producción de un modelo Lanos modificado a partir de 2005 (no mencionado en un principio),
- desarrollo de nuevos modelos propios e inicio de fabricación a partir de 2007 (originalmente 2005/2006).
- (27) En el plan de reestructuración inicial, FSO tenía la intención de fabricar [entre 130 000 y 170 000] unidades a largo plazo. De acuerdo con este objetivo de producción a largo plazo, tenía previsto reducir en un tercio la capacidad de producción existente, es decir, de [200 000-230 000] vehículos al año (sobre la base de dos turnos y 250 días hábiles) a [140 000-170 000] al año. Desde 2001 se ha hecho poco uso de la capacidad existente (menos del 25 %). Las autoridades polacas estiman que, tras la reestructuración de FSO, su equilibrio financiero se alcanzará con una producción de [100 000-150 000] vehículos al año ⁽⁷⁾.
- (28) En cartas posteriores las autoridades polacas informaron a la Comisión de retrasos en la ejecución del plan de reestructuración inicial y señalaron que no se habían cumplido los objetivos intermedios de ventas.
- (29) En 2005, se modificó el plan de reestructuración de modo que FSO renunciaba a desarrollar sus nuevos modelos para fabricar un modelo ya existente de uno de los principales fabricantes de automóviles, denominado «el licenciante», en oposición al «inversor», AvtoZAZ. Por tanto, para fabricar el nuevo modelo ya se dispondría de todos los componentes y el gasto de inversión se limitaría a los ajustes tecnológicos que habría que introducir en las líneas de producción de FSO. Para llevar a cabo el nuevo plan, FSO necesitaba atraer a un inversor.
- (30) La Comisión constata que esta modificación del plan de reestructuración, es decir, atraer a un licenciante además del inversor, se hizo necesaria al fracasar FSO en su intento de atraer como inversor a un fabricante de vehículos potente con el que poder desarrollar un nuevo modelo, como se contempla en el plan de reestructuración inicial. El inversor, AvtoZAZ, no ha desarrollado por sí mismo modelo alguno que haya sido competitivo en el mercado de la UE.
- (31) Tras ser enmendado en respuesta a las negociaciones mantenidas con el inversor, el plan de reestructuración fue modificado de nuevo a raíz de las negociaciones con los licenciantes potenciales.
- (32) En la versión de noviembre de 2005 del plan de reestructuración, las autoridades polacas indicaron que se crearía una nueva filial de FSO, [...].
- (33) En [...] 2006, FSO y su accionista UkrAvto firmaron un memorando de acuerdo con GM DAT para producir un nuevo modelo en FSO.
- (34) El [...] de 2006, las empresas FSO y UkrAvto firmaron un memorando de acuerdo con GM DAT [...] para la producción y [...] del nuevo modelo [...] (Chevrolet Aveo). GM buscaba nuevas posibilidades de producción para este modelo en [...]. Con arreglo a las condiciones del contrato, FSO puede fabricar y montar este modelo hasta el [...]. Puede seguir vendiendo en [...] hasta el [...].
- (35) Al mismo tiempo, FSO firmó un contrato con GM DAT por el que se amplía el actual acuerdo de licencia para la fabricación del Daewoo Lanos [...]. De conformidad con el nuevo acuerdo, FSO puede fabricar este modelo hasta el [...] y venderlo hasta el [...]. Habida cuenta de que las ventas del modelo Lanos [...] se incrementaron en 2005 y 2006, FSO tiene la intención de producir este modelo en cantidades significativas hasta que la producción de [...] se inicie a finales de [...].
- (36) En sus últimas informaciones remitidas, las autoridades polacas han indicado que FSO, contrariamente a lo que se había anunciado anteriormente, tiene la intención de vender [de 130 000 a 170 000] vehículos a largo plazo, especialmente después de 2008. Una parte de esta producción se vendería en [...] y la mayor parte del resto en [...].

⁽⁷⁾ Carta de las autoridades polacas de 13 de junio de 2005.

(37) Por lo que respecta a la reestructuración financiera, que forma parte del plan de reestructuración, desde 2003 se han adoptado y ejecutado medidas destinadas a reducir las deudas de la empresa. El 22 de septiembre de 2003, se firmó un acuerdo con los principales acreedores de FSO, a saber, DMC, el Tesoro Público y [...] instituciones financieras (entre las que se incluyen [...] bancos polacos). El acuerdo establecía la conversión de las deudas contraídas con DMC y el Tesoro Público en acciones de FSO al mismo tipo de conversión. Entre tanto, se ha llevado a cabo esta conversión. Las [...] instituciones

financieras acordaron condonar la mayoría de lo que FSO les adeudaba. Como ya se ha indicado, desde entonces [...] bancos han vendido al inversor (con descuento) sus deudas restantes con FSO. Ya se han condonado más de [...] millones PLN [...]. Al margen de este acuerdo con sus principales acreedores, el 17 de septiembre de 2003 FSO interpuso una solicitud ante los tribunales con vistas a iniciar un procedimiento de acuerdo con sus acreedores más pequeños. Este procedimiento ha concluido entre tanto.

Cuadro 3

Reestructuración de obligaciones

Posición	Obligaciones (miles EUR)	Intereses (miles EUR)	Total (miles EUR)	Obligaciones convertidas en acciones (miles EUR)	Condonación (miles EUR)
DMC	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tesoro Público	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Procedimiento de acuerdo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...] instituciones financieras	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total	4 193 892	873 849	5 067 741	3 547 475	1 188 500

La cuantía de las obligaciones en el marco de los créditos se calculó de conformidad con el Acuerdo (teniendo en cuenta el tipo de cambio del dólar USA en la fecha del Acuerdo, es decir, 3,94 PLN/USD).

[...]

2.5. Medidas de ayuda

(38) En su Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, la Comisión concluyó que en el último trimestre de 2003, es decir, antes de la adhesión de Polonia a la UE, y en los cuatro primeros meses de 2004 ya se habían aplicado varias medidas constitutivas de ayuda. Por tanto, estas medidas no están cubiertas por el presente procedimiento de investigación, que se refiere exclusivamente a las medidas de ayuda que concedidas tras la adhesión. Sin embargo, las ayudas concedidas antes de la adhesión han de ser tenidas en consideración en la evaluación de compatibilidad, especialmente al evaluar la restricción de la ayuda al mínimo estrictamente necesario.

(39) La mayor parte de las ayudas concedidas tras la adhesión adopta la forma de una garantía estatal del [...] % sobre un crédito de inversión futuro a [...]. El crédito bancario por importe de [...] USD [[...] millones EUR ⁽⁸⁾] se denominará en dólares estadounidenses. Por tanto, la ga-

rantía expone al Estado a pagos potenciales por importe de 83 millones USD [66 millones EUR ⁽⁹⁾]. La segunda medida importante es una condonación por parte del Ministerio de Finanzas de obligaciones de FSO por importe de 34 860 000 PLN (9 millones EUR).

(40) En el cuadro que figura a continuación se enumeran las distintas medidas, sobre la base de la información facilitada por las autoridades polacas el 3 de enero de 2006 ⁽¹⁰⁾.

⁽⁹⁾ Mediante carta de 3 de enero de 2006, las autoridades polacas informaron a la Comisión de que la garantía prevista había sido revisada a la baja. Las medidas de ayuda enumeradas en la decisión por la que se incoa el procedimiento de investigación se basaron en la notificación de 30 de abril de 2004. La notificación incluía un plan relativo a una garantía de 162,5 millones USD.

⁽¹⁰⁾ En la notificación de 3 de enero de 2006 se omitieron las medidas 22 y 23. No obstante, se presentan en la Decisión de 19 de enero de 2005 por la que se incoa el procedimiento establecido en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE. Como la Comisión no ha recibido dato alguno sobre su retirada, ha decidido tenerlas en cuenta.

⁽⁸⁾ Con carácter informativo exclusivamente, todos los importes facilitados por las autoridades polacas en dólares estadounidenses (USD) se han convertido en euros (EUR) utilizando el tipo de cambio de 20 de octubre de 2006, es decir, 1 EUR = 1,26 USD.

Cuadro 4

Ayudas estatales concedidas antes de la adhesión de Polonia a la UE

Nº	Institución que concede la ayuda estatal Tipo de obligación	Forma de la ayuda estatal	Valor nominal de la medida (miles USD)
1	Ministerio de Finanzas	Garantías y cauciones sobre crédito de inversión	83 000

Nº	Institución que concede la ayuda estatal Tipo de obligación	Forma de la ayuda estatal	Importe de deuda condonado o aplazado/valor nominal de la medida (miles PLN)
2	Agencia tributaria de Praga, Varsovia	Condonación	34 860
3	Instituto de la Seguridad Social (ZUS)	Condonación	1 586
4	Fondo Nacional para la Rehabilitación de los Discapacitados Pagos a PFRON	Condonación. Aplazamiento en 5 plazos trimestrales; primer plazo pagadero a 30 de junio de 2005	467 382
5	Fondo Nacional para la Rehabilitación de los Discapacitados Pagos al PFRON	Condonación. Aplazamiento en 6 plazos trimestrales; primer plazo pagadero a 1 de enero de 2006	375 375
6	Autoridad de la ciudad de Varsovia Impuesto sobre bienes inmuebles	Aplazamiento en 12 plazos mensuales primer plazo pagadero a 2 de enero de 2006	5 836
7	Autoridad de la ciudad de Varsovia Distrito Białołęka Tasa por el usufructo perpetuo de terrenos	Aplazamiento de la tasa hasta el 31 de diciembre de 2005	376
8	Autoridad de la ciudad de Varsovia Tasa por el usufructo perpetuo de terrenos	Aplazamiento de la tasa hasta el 31 de diciembre de 2005	2 022
9	Oficina del distrito de Starost en Elk Tasa por el usufructo perpetuo de terrenos	Aplazamiento de la tasa hasta el 31 de diciembre de 2005	56
10	Autoridad de la ciudad de Elk Impuesto sobre bienes inmuebles	Aplazamiento en 12 plazos mensuales de las obligaciones correspondientes a abril y mayo de 2004; primer plazo pagadero a 31 de diciembre de 2004	54
11	Autoridad de la ciudad de Elk Impuesto sobre bienes inmuebles	Aplazamiento en 12 plazos mensuales; primer plazo pagadero a 30 de junio de 2005	323
12	Autoridad de la ciudad de Koźuchów Impuesto sobre bienes inmuebles	Aplazamiento en 12 plazos mensuales; primer plazo pagadero a 1 enero de 2005	458
13	Gobernador provincial de Mazowiecki Tasa por el usufructo perpetuo de terrenos	Condonación del pago de la tasa correspondiente a 2004	2 419
14	Autoridad de la ciudad de Varsovia	Condonación de la tasa correspondiente a 2004	397

Nº	Institución que concede la ayuda estatal Tipo de obligación	Forma de la ayuda estatal	Importe de deuda condonado o aplazado/valor nominal de la medida (miles PLN)
15	Oficina del distrito de Starostwo Powiatowe en Opole <i>Tasa por el usufructo perpetuo de terrenos</i>	Aplazamiento del pago de la tasa hasta el 31 diciembre 2004	79
16	Oficina del distrito de Starostwo Powiatowe en Opole <i>Tasa por el usufructo perpetuo de terrenos</i>	Aplazamiento del pago de la tasa hasta el 31 de diciembre de 2005	79
17	Oficina del distrito de Starostwo Powiatowe en Nysa <i>Tasa por el usufructo perpetuo de terrenos</i>	Aplazamiento del pago de la tasa hasta el 31 diciembre 2004	89
18	Oficina del distrito de Starostwo Powiatowe en Nysa <i>Tasa por el usufructo perpetuo de terrenos</i>	Aplazamiento del pago de la tasa hasta el 31 de diciembre de 2005	81
19	Autoridad de la ciudad de Nysa <i>Impuesto sobre bienes inmuebles</i>	Condonación, aplazamiento en plazos pagaderos en 16 pagos trimestrales	341 341
20	2ª Agencia tributaria de Mazowiecki, Varsovia <i>Impuesto sobre transacciones de derecho civil</i>	Condonación	1 103
21	2 agencia tributaria de Mazowiecki, Varsovia <i>Impuesto sobre transacciones de derecho civil</i>	Condonación	671
22	Oficina aduanera II de Varsovia Derechos de aduana	Aplazamiento de los pagos de mayo y junio de 2004 hasta diciembre de 2004	1 050
23	Oficina aduanera II de Varsovia Derechos de aduana	Aplazamiento de los pagos de mayo y junio de 2004 hasta enero de 2005	1 000
24	Fondo Nacional para la Protección del Medio Ambiente y la Gestión Hídrica/Fondo Provincial para la Pro- tección del Medio Ambiente y la Gestión Hídrica Tesoro Público	Préstamo subvencionado o preferen- cial para financiar los costes de eje- cución o funcionamiento para finales de 2008 de un sistema de reciclado de vehículos y los costes de adaptar a los requisitos legales relativos a la protección del medio ambiente	7 170
		Total en PLN (números 2-24)	61 990

(41) Las medidas de ayuda notificadas ascienden a 83 millones USD (66 millones EUR) y a 62 millones PLN (16 millones EUR). Al tipo de cambio de 20 de octubre de 2006, el total de las medidas de ayuda asciende a 82 millones EUR o 318 millones PLN.

(42) Una gran proporción de las medidas de ayuda adoptan la forma de la condonación o el aplazamiento del pago de las deudas contraídas por FSO con el Estado. Habida cuenta de que, según los datos que obran en poder de la Comisión, FSO no ha saldado estas deudas, la empresa ya se ha beneficiado de la suspensión del pago de sus obligaciones. En consecuencia, se puede considerar que estas medidas ya se han llevado a la práctica parcialmente.

2.6. Razones para la incoación del procedimiento

(43) En su Decisión por la que se incoa el procedimiento, la Comisión señaló que la compatibilidad de la nueva ayuda

se evaluaría teniendo en cuenta las Directrices de salvamento y reestructuración vigentes. Las actuales Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis ⁽¹¹⁾ (en lo sucesivo, «las Directrices de 2004») entraron en vigor el 10 de octubre de 2004. Por lo que respecta a las medidas notificadas antes de esa fecha, son de aplicación las Directrices sobre ayudas de salvamento y reestructuración de 1999 ⁽¹²⁾ («las Directrices»). Dado que las medidas fueron notificadas el 29 de abril de 2004, son de aplicación las Directrices de 1999. Por tanto, la Comisión realizó una evaluación inicial de la (nueva) ayuda notificada en función de los criterios establecidos en dichas Directrices.

⁽¹¹⁾ DO C 244 de 1.10.2004, p. 2.

⁽¹²⁾ DO C 288 de 9.10.1999, p. 2.

- (44) La Comisión concluyó en primer lugar que, habida cuenta de las pérdidas y del descenso de las ventas que FSO experimentó al año anterior, la empresa reunía las condiciones para ser considerada empresa en crisis con arreglo a la sección 2.1 de las Directrices.
- (45) Por lo que respecta al restablecimiento de la viabilidad, la Comisión manifestó albergar dudas sobre determinados aspectos del plan. Un elemento de estas dudas se refería a la falta de claridad sobre el nivel de producción previsto. La Comisión señaló también que no disponía del plan de reestructuración actualizado que, según las autoridades polacas, había sido negociado con los inversores. Es importante señalar que la Comisión también indicó que no había recibido un estudio de mercado de las autoridades polacas. En opinión de la Comisión, este estudio habría debido incluir una evaluación de la capacidad de producción total y de la demanda a escala comunitaria, así como una conclusión sobre si existía exceso de capacidad en el mercado.
- (46) En relación con la posibilidad de evitar el falseamiento indebido de la competencia, la Comisión indicó que no adoptaría una posición definitiva porque, en primer lugar, las autoridades polacas no habían facilitado información sobre si existía exceso de capacidad en el mercado en el que operaba FSO. En segundo término, tampoco habían indicado si FSO y/o el inversor tenían intención de adoptar algunas medidas que pudieran considerarse medidas compensatorias, más allá de la reducción de la capacidad ya incluida en el plan de reestructuración, como medida necesaria para alcanzar la viabilidad.
- (47) Con respecto a la limitación de la ayuda al mínimo estrictamente necesario, la Comisión solicitó más infor-

mación sobre las medidas consideradas aportaciones propias y datos sobre los costes de reestructuración. La Comisión también manifestó albergar dudas de que la ayuda se limitase al mínimo necesario, porque la condicionalidad de algunas de las medidas de ayuda parecía indicar que no eran absolutamente necesarias.

- (48) Por último, la Comisión señaló que el acuerdo sobre la reestructuración de la deuda celebrado con los acreedores públicos el 22 de septiembre de 2003 podría incluir ayudas concedidas con anterioridad a la adhesión de Polonia a la UE. Aunque la compatibilidad de esta ayuda potencial no pueda ser evaluada y no se pueda recuperar la ayuda, no obstante se ha de tener en cuenta en la evaluación de la nueva ayuda.

3. OBSERVACIONES DE LAS AUTORIDADES POLACAS

- (49) Por lo que se refiere a las cifras contradictorias sobre los niveles de producción previstos en los años 2005 y 2006, en su carta de 13 de junio de 2005 las autoridades polacas explicaron que, como consecuencia de los retrasos en la entrada del inversor, había habido que revisar las cifras a la baja en sucesivas versiones del plan de reestructuración. Las autoridades polacas indicaron que en [...] se debería alcanzar el punto de equilibrio financiero, estimado en [100 000-150 000] unidades. Mediante carta de 22 de mayo de 2006, las autoridades polacas facilitaron previsiones de ventas para los años 2008 a 2010. En los documentos entregados en la reunión de 31 de agosto de 2006, las autoridades polacas presentaron una previsión para los años 2006 a 2008 que confirmaba las cifras anteriores.

Cuadro 5

Previsión de producción (en miles de unidades)	2006	2007	2008	2009	2010
Carta de 22 de mayo de 2006 ⁽¹⁾			[...]	[...]	[> 200]
Documento de 31 de agosto de 2006 (Previsión de producción que incluye las unidades de montaje)	[< 100]	[...]	[...]		

⁽¹⁾ Esta previsión se refería al modelo [...], para el que el acuerdo [...] no se concluyó hasta el [...].

- (50) Mediante carta de 3 octubre 2006, las autoridades polacas facilitaron previsiones de ventas para los años 2008 a 2010. De acuerdo con estas previsiones, la producción anual deberá alcanzar un nivel de [más de 250 000] unidades durante este período.

- (51) Como se solicitó en la Decisión de incoación, las autoridades polacas presentaron el 31 de mayo de 2005 la versión actualizada del plan de reestructuración. Posteriormente remitieron nuevas versiones actualizadas. El plan de reestructuración incluye descripciones de los mercados en los que operaba FSO. En él se muestra que existe un exceso de capacidad considerable en la UE, como ya se ha indicado.

- (52) Por lo que respecta a las medidas compensatorias, las autoridades polacas aseguraron, en primer lugar, que FSO tiene la intención de llevar a cabo restricciones selectivas de producción y ventas para situarse en unos [140 000-170 000] vehículos hasta 2008, a pesar de que podría fabricar [entre 200 000 y 230 000] unidades y cuenta con la posibilidad real de vender por encima de [140 000-170 000] coches. En segundo término, FSO ha limitado su red de ventas reduciendo el número de puntos de venta de vehículos de [...] en 2003 a [...] en 2006. La empresa también ha cerrado dos de sus puntos de ventas propios. En tercer lugar, la empresa está reduciendo el número de países a los exporta sus productos.
- (53) Por lo que respecta a la limitación de la ayuda al mínimo necesario, las autoridades polacas han presentado diversos documentos sobre los importes descritos como aportaciones propias.
- (54) Por último, las autoridades polacas han presentado una copia del acuerdo de 22 de septiembre de 2003 sobre la reestructuración de la deuda.

4. EVALUACIÓN DE LA AYUDA

4.1. Existencia de ayuda

- (55) Las autoridades polacas no cuestionan que las medidas enumeradas en el cuadro 4 sean constitutivas de ayuda estatal, como se concluye en la Decisión por la que se incoa el procedimiento.
- (56) Además de las medidas recogidas en el cuadro 4, en la Decisión por la que se incoa el procedimiento la Comisión expresó dudas de que el acuerdo de 22 de septiembre de 2003, suscrito con los acreedores públicos sobre la reestructuración de la deuda, pudiera incluir ayudas concedidas antes de la adhesión. La Comisión señaló que las instituciones financieras solo aceptaban la condonación parcial de sus deudas con FSO con la condición de que la amortización resultante de la condonación fuera aceptada por la autoridad tributaria polaca como coste que reduce la renta imponible. La Comisión indicó, por tanto, que cabía la posibilidad de que el Estado hubiera ofrecido una concesión más sustancial que los operadores privados parte en el acuerdo. Las autoridades polacas facilitaron una copia del acuerdo de 22 de septiembre de 2003. La Comisión constató que la conversión de deuda en acciones de FSO aceptada por el Tesoro Público se llevó a cabo en paralelo y en las mismas condiciones que la conversión de deuda por parte de DMC, que es una empresa privada. Además, el importe convertido de esta forma por DMC es mucho mayor al convertido por el Tesoro Público. En estas circunstancias, la Comisión concluyó que esta operación se ajustaba al

principio del acreedor privado en una economía de mercado y no constituía ayuda estatal.

- (57) Aunque en la Decisión por la que se incoa el procedimiento no se manifestaron dudas, porque la transacción tuvo lugar con posterioridad, la Comisión verificó si la venta a AvtoZAZ de la participación del Estado en FSO por el precio [...] de 100 PLN el 30 de junio de 2005 era constitutiva de ayuda al comprador e, indirectamente, a FSO. La Comisión ha analizado el informe de valoración realizado por KPMG. La consultora constata que la empresa ha venido registrando cuantiosas pérdidas y que la demanda de sus productos ha sido escasa. Por consiguiente, no se puede aplicar adecuadamente el método de los flujos de caja descontados. Solo puede aplicarse el método de coste y el de liquidación. Ambos métodos conducen a la conclusión de que el valor de FSO es de [...]. PriceWaterhouseCoopers («PWC») está de acuerdo en gran medida con las conclusiones de KPMG. La Comisión no ha encontrado errores manifiestos en estos informes y ha llegado a la conclusión de que los acontecimientos que tuvieron lugar entre la fecha de la valoración efectuada por KPMG y la de la transacción no hizo que los precios de las acciones fueran de [...]. Por tanto, la Comisión considera que esta transacción no incluye ningún elemento de ayuda.

- (58) En conclusión, solo las medidas que figuran en el cuadro 4 constituyen ayudas cubiertas por la presente Decisión.

4.2. Cuantificación de la ayuda

- (59) En la Decisión por la que se incoa el procedimiento, la Comisión concluyó que las medidas incluidas en el cuadro 4 no habían sido concedidas antes de la adhesión de Polonia a la UE el 1 de mayo de 2004. No obstante, la Comisión observó que en el contrato de venta de las acciones de FSO suscrito el 30 de junio de 2005 entre el gobierno y AvtoZaZ, la sección consagrada a las ayudas estatales (artículo 9) establece que «los órganos pertinentes de la administración pública tienen la intención de conceder a la empresa, siempre que reciban una decisión de la Comisión Europea que reconozca que la ayuda estatal prevista es coherente con el mercado común, [...] ayuda estatal destinada a la reestructuración. Esta ayuda se concederá en los términos establecidos en el plan de reestructuración de FSO, que está siendo analizado en la Comisión Europea con el número de referencia C 3/2005. [...] El comprador declara que la concesión de ayuda estatal a la empresa, referida en la anterior cláusula 1, era una de las condiciones de su decisión de invertir mediante la compra de acciones de la empresa. [...] Las declaraciones de los órganos competentes de la administración pública sobre la voluntad de conceder ayuda estatal a la empresa, a que se hace referencia en la anterior cláusula 1, se incluyen en el anexo nº 6 del

presente contrato». La Comisión concluye de lo anterior que el 30 de junio de 2005 existía un compromiso jurídicamente vinculante del Estado de conceder la ayuda notificada, a condición de que la autorizase la Comisión.

- (60) La Comisión ha señalado que el 30 de junio de 2005 y con anterioridad a esta fecha no estaba nada claro que FSO pudiese volver a ser rentable. Este hecho ha quedado confirmado por los informes de KPMG y PWC antes mencionados. En especial, la Comisión señala que la empresa no contaba con un licenciante para la producción de un nuevo modelo. La empresa no sabía lo que fabricaría en el futuro. El contrato para la [...] no se firmó hasta 2006. El acuerdo de licencia vigente con GM DAT para la fabricación del modelo Lanos expira el [...]. El nivel de producción del modelo Lanos era escaso e insuficiente para cubrir costes. En conclusión, la concesión de la ayuda se prometió incondicionalmente en un momento en que el riesgo de insolvencia era alto.
- (61) Por lo que respecta al importe preciso de la ayuda incluida en la garantía estatal que cubre el crédito de inversión a [...], las autoridades polacas no han presentado un cálculo del factor de riesgo por el se pudiera ponderar la garantía. Hasta octubre de 2006, las autoridades polacas siempre subrayaron que esta garantía era necesaria porque la empresa no podía financiarse en el mercado como consecuencia de la mala experiencia y de las pérdidas registradas por los bancos en relación con créditos concedidos anteriormente a FSO. Además, como se ha indicado anteriormente, la Comisión ha señalado que el compromiso de conceder la garantía se suscribió en un momento en que el riesgo de insolvencia era elevado. En estas circunstancias, la Comisión considera que la ayuda incluida en la garantía estatal puede ser de hasta el 100 % de su importe. No obstante, sobre la base de la posterior evaluación de la compatibilidad de la ayuda, la Comisión no necesita cuantificar el importe preciso de la ayuda incluida en esta garantía.
- (62) La Comisión señala que, en su carta de 17 de octubre de 2006, las autoridades polacas sugirieron que la empresa estaría en condiciones de obtener créditos en el mercado en ese momento. En consecuencia, Polonia solicitó que se cuantificara la ayuda incluida en la garantía sobre la base de la reducción del tipo de interés obtenido gracias a la garantía. La Comisión no puede acceder a esta solicitud. El Estado se comprometió a conceder la garantía (y las demás medidas de ayuda), y el importe de la ayuda se ha de determinar con referencia al momento del compromiso irreversible por parte del Estado de conceder las medidas de ayuda, y no después. Todos los créditos ofrecidos por el mercado después de esta fecha están «contaminados» por la ayuda que el Estado se había comprometido a conceder. El mercado tuvo en cuenta el impacto positivo directo de la ayuda sobre la empresa (y el impacto indirecto, como el hecho de que se encontrase a un inversor, posible gracias a la promesa de ayuda). Como resultado de ello, el precio de la financiación ofrecida posteriormente no puede servir de base para determinar la cuantía de la ayuda en las medidas prometidas contractualmente con anterioridad. Por otra parte, la información facilitada por las autoridades polacas sobre la disponibilidad de los bancos para conceder crédito no es concluyente y no demuestra que cualquier banco estuviera dispuesto a prestar el importe en cuestión a FSO sin ayuda estatal. Por último, en su carta de 17 de noviembre de 2006, las autoridades polacas confirmaron [...].
- (63) En cuanto a la ayuda concedida mediante el aplazamiento en el pago de impuestos y cotizaciones a la seguridad social, se considera equivalente a la concesión de créditos. Como ya se ha indicado, estos aplazamientos de pago se concedieron cuando el riesgo de insolvencia era elevado. En estas circunstancias, la Comisión concluye que el importe de ayuda de estos aplazamientos de pago podría ser equivalente al propio importe aplazado. No obstante, sobre la base de la posterior evaluación de la compatibilidad de la ayuda, la Comisión no necesita cuantificar el importe preciso de la ayuda incluida en estos aplazamientos.
- (64) Por tanto, el importe máximo de la ayuda concedida tras la adhesión que se ha de evaluar en la presente Decisión es de 83 millones USD (66 millones EUR) más 62 millones PLN (16 millones EUR). Al tipo de cambio de 20 de octubre de 2006, el total de las medidas de ayuda asciende a 82 millones EUR o 318 millones PLN.
- (65) Por lo que se refiere al importe de la ayuda incluido en las medidas concedidas antes de la adhesión, la Comisión observa que algunas de las medidas implicaban también el aplazamiento del pago de impuestos y deudas a la seguridad social. Basándose en el mismo razonamiento anterior, la Comisión ha concluido que el importe máximo de ayuda concedido antes de la adhesión es el total del valor nominal de las medidas, a saber, 201 millones PLN (51 millones EUR). La Comisión no necesita cuantificar con precisión el importe de ayuda incluido en estas medidas.

4.3. Fundamento jurídico de la evaluación

- (66) Como ya se ha indicado en la Decisión por la que se incoa el procedimiento, la ayuda en consideración se ha evaluado sobre la base de las Directrices comunitarias sobre ayudas de salvamento y reestructuración de empresas en crisis de 1999 (y no las de 2004). La Comisión considera que la ayuda de reestructuración es compatible si se cumplen todas y cada una de las condiciones establecidas en las Directrices ⁽¹³⁾.

4.4. Empresas que pueden recibir ayudas

- (67) Como ya se ha indicado en la Decisión por la que se incoa el procedimiento, la Comisión considera que FSO es una empresa en crisis que reúne las condiciones para recibir ayuda de reestructuración. Como ha confirmado la información presentada por las autoridades polacas, sin la ayuda la empresa no habría podido atraer a un nuevo accionista y a un licenciante, lo que resultaba imprescindible para su supervivencia. Además, sin una garantía estatal, incluso actualmente los bancos seguirían sin conceder a FSO un crédito de inversión, indispensable para fabricar un nuevo modelo y, en consecuencia, para la supervivencia de la empresa.
- (68) La Comisión ha de verificar también si la empresa [...], que podría ser la beneficiaria del crédito de inversión garantizado, es elegible o no. Las autoridades polacas han asegurado a la Comisión que [...], independientemente de la denominación que reciba, será filial de FSO y aparecerá en el estado financiero consolidado del grupo FSO. Sobre la base de la información facilitada por Polonia, se puede concluir que la creación de [...] no implicaría establecer una nueva empresa en el sentido de las Directrices. Al ser una parte esencial de una entidad económica en crisis, [...] cumple las condiciones para recibir ayuda de reestructuración.

⁽¹³⁾ Así se confirma en la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 14 de enero de 2004 en el asunto T-17/03: Schmitz-Gotha Fahrzeugwerke GmbH (Recopilación 2006, p. II-1139), apartados 44 y 45.

(44) El punto 3.2.2 de las Directrices, que establece este requisito, contempla en particular que el plan de reestructuración ha de reunir tres condiciones. En primer lugar, es esencial que restaure la viabilidad de la empresa beneficiaria en un plazo razonable de tiempo y sobre la base de hipótesis realistas [punto 3.2.2, inciso i)]; en segundo lugar, que evite falseamientos indebidos de la competencia [punto 3.2.2, inciso ii)], y, en tercer lugar, que sea proporcional a los costes y beneficios de la reestructuración [punto 3.2.2, inciso iii)].

(45) Como estas condiciones son acumulativas, la Comisión ha de declarar incompatible todo plan de reestructuración si no se cumple una de estas condiciones [sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 15 de junio de 2005 en el asunto T-171/02: Regione autonoma della Sardegna contra Comisión (no publicada aún en la Recopilación), apartado 128; véase también, a tal efecto, Francia contra Comisión, sentencia citada anteriormente, apartados 49 y 50].

4.5. Restablecimiento de la viabilidad

- (69) Las Directrices establecen que «el plan de reestructuración, cuya duración ha de ser lo más breve posible, ha de permitir que se restablezca la viabilidad a largo plazo de la empresa en un plazo razonable, partiendo de hipótesis realistas por lo que se refiere a las condiciones futuras de explotación. [...] La mejora de la viabilidad debe resultar principalmente de las medidas internas [...]».

- (70) Como se ha indicado anteriormente, FSO operará en el futuro como fabricante independiente de automóviles, en el sentido de que los modelos producidos, montados y vendidos por la empresa no se desarrollarán en el grupo al que pertenece ⁽¹⁴⁾. Por consiguiente, la empresa ha de celebrar un acuerdo de licencia con uno de los principales fabricantes de automóviles que produzca sus propios modelos. Estas empresas pueden localizar la producción de sus modelos en sus propias plantas o en compañías independientes como FSO. De ello se deduce que, cuando trate de suscribir un acuerdo de licencia, FSO competirá con las plantas de producción existentes del fabricante de automóviles de que se trate y con otros fabricantes independientes. FSO solo podrá conseguir acuerdos de licencia con regularidad y generar beneficios de la producción de los modelos en cuestión, si es un fabricante fiable y eficiente con una base de coste reducida.

- (71) La Comisión señala que el plan de reestructuración pretende cumplir esta última condición.

- (72) En el ámbito operativo, la empresa puso en marcha un plan de reestructuración de gran calado, que afectaba tanto a FSO como a las filiales. Algunos de los problemas detectados en FSO eran la existencia de

⁽¹⁴⁾ En su carta de 6 de abril de 2006, las autoridades polacas indican que «por regla general, la concesión de una licencia va estrechamente ligada al establecimiento de una mayor cooperación entre el licenciante y el licenciatario. Ello implica no solo transferencia de *know-how*, tecnologías de fabricación, ayuda técnica, desarrollo de procesos de investigación y desarrollo, control de calidad, sino también medidas conjuntas destinadas a localizar la producción de piezas y componentes. Si el licenciatario logra aplicar las condiciones del acuerdo de licencia, se podrán poner en marcha proyectos con posterioridad [...]». De lo anterior se deduce que a largo plazo FSO espera participar más intensamente en el desarrollo de nuevos productos. No obstante, ello se refiere a muy largo plazo e implica una serie de condiciones, cuyo cumplimiento es por el momento dudoso. Por tanto, la Comisión basará su análisis en el supuesto de que FSO sigue siendo un fabricante independiente.

un elevado número de divisiones y niveles de administración, así como una estructura organizativa inadecuada. FSO decidió reducir el número de divisiones y fusionar algunas de ellas para reducir el número de niveles y puestos de administración. Asimismo ha modificado el «mapa» de distribución de funciones concentrando algunas de ellas y eliminando las superfluas. En términos más generales, dado que el nivel y la estructura de empleo no correspondía con las actividades y los volúmenes de producción actuales, la empresa redujo sustancialmente su plantilla, como puede verse en el cuadro 2. Además, FSO ha reestructurado sus filiales de servicios, de producción de componentes y de ventas.

(73) Desde el punto de vista financiero, la empresa se encontraba desbordada por deudas que no podía reembolsar debido a las cuantiosas pérdidas que registró en 2000. No obstante, como se ilustra en el cuadro 3, negoció con sus acreedores y estos aceptaron convertir sus deudas en acciones o donar la mayor parte de ellas.

(74) La descripción siguiente ilustra que, como exigen las Directrices, la empresa ya ha adoptado importantes medidas internas en los ámbitos operativo y financiero para restablecer su competitividad. Sin embargo, el período de reestructuración solo se completará cuando FSO haya efectuado todas las inversiones necesarias para la fabricación del nuevo modelo y haya restablecido un volumen de producción que genere un beneficio razonable. En consecuencia, sobre la base de la planificación actual, se deberá considerar que el período de reestructuración finaliza a lo largo de [...].

(75) Además de la reestructuración interna, que convierte a FSO en un fabricante más eficiente, la empresa también se beneficia de haber tenido a un nuevo accionista, AvtoZaZ, desde 2005, lo que facilita a FSO acceso prioritario a la red de distribución de UkrAvto para vender sus productos.

(76) La Comisión señala que el plan de reestructuración no está libre de riesgos e incertidumbres. En primer lugar, FSO tendrá que licitar con regularidad para lograr acuerdos de licencia con el fin de hacerse con un modelo que producir. En segundo lugar, dependerá del éxito comercial del modelo o modelos fabricados, algo que no se puede garantizar. En tercer lugar, tendrá que generar un margen de beneficio suficiente de la fabricación de los modelos en cuestión. Dada la intensidad de la competencia en el mercado del automóvil, lo que se refleja en los escasos beneficios obtenidos por los fabricantes de automóviles en el mercado masivo, alcanzar la rentabilidad exigirá la introducción de mejoras constantes en eficiencia y control de costes. Todos estos riesgos son inheren-

tes al plan de reestructuración y, de materializarse, no pueden ser considerados «circunstancias imprevisibles» en el sentido del punto 48 de las Directrices.

(77) No obstante, ante la reestructuración operativa y financiera ya lograda, el apoyo del nuevo accionista, y el acuerdo [...] firmado con GM DAT el [...] de 2006 para la fabricación del [...], la Comisión considera que existe la probabilidad suficiente de que el plan de reestructuración permita a FSO restablecer su viabilidad a largo plazo.

4.6. Prevención de falseamientos indebidos de la competencia

(78) Como ya se ha mencionado, la industria del automóvil de la UE adolece de exceso de capacidad y los fabricantes vienen anunciando regularmente ajustes de plantilla. En este contexto, la salida de empresas del mercado es un resultado normal del funcionamiento de los mecanismos de mercado. La ayuda que está siendo analizada entorpece el funcionamiento de estos mecanismos y transfiere la carga del ajuste a otros fabricantes. Estos competidores tendrían que batirse con un competidor más de los que tenían, si el Estado no hubiera acudido al rescate de la insolvencia de FSO. Con el fin de evaluar la magnitud del falseamiento creado por esta ayuda, es necesario por tanto determinar en qué mercados opera FSO y quiénes son sus competidores.

(79) La Comisión constata que FSO está activa en dos mercados. En primer lugar, compite para hacerse con licencias o pedidos para fabricar vehículos de los grandes fabricantes de automóviles. En este contexto, FSO compite con factorías ya existentes, pertenecientes a un gran fabricante o independientes, que también podrían fabricar estos coches y estarían interesadas en montarlos. La Comisión observa que en los últimos años los principales fabricantes de automóviles en activo que operan en la UE obligan con regularidad a varias plantas situadas en una zona geográfica determinada, por lo general en Europa ⁽¹⁵⁾, a competir entre sí para fabricar un determinado modelo. Gracias a la ayuda, FSO puede sobrevivir y competirá por estas oportunidades de producción en detrimento de otras factorías situadas en la zona. Es posible que este tipo de falseamiento ya se hubiera producido cuando GM DAT concedió a FSO el acuerdo de licencia

⁽¹⁵⁾ Producir en la UE para abastecer al mercado de la UE evita el pago de derechos de aduana y limita los costes de transporte. Por tanto, los grandes fabricantes de coches consideran que las plantas de producción que operan en la UE son más sustituibles y, por tanto, compiten entre sí con mayor virulencia, que las factorías situadas tanto dentro como fuera de la UE.

para fabricar el modelo [...]. En teoría, el modelo [...] podría haber sido fabricado en otra factoría europea. Dado que FSO competirá por otros acuerdos de licencia en el futuro, la Comisión puede suponer razonablemente, dejando al margen este contrato concreto, que el tipo de falseamiento que se acaba de describir se producirá en el futuro, en detrimento de otras factorías situadas en la UE. A este respecto, la Comisión observa que en la actualidad varias plantas de la UE fabrican el tipo de coche que FSO tiene la intención de producir. Este falseamiento puede perjudicar gravemente a la factoría que habría conseguido el acuerdo de licencia en cuestión, si FSO hubiera abandonado el mercado. La fabricación de un modelo de automóvil suele implicar la contratación de cientos (o incluso miles) de personas a lo largo de varios años. Por ello, la bonanza económica del Estado miembro en que esté situado el licitador que no ha logrado su objetivo se ve seriamente afectada por la presencia de FSO en el mercado.

(80) En segundo lugar, el modelo fabricado por FSO competirá con otros modelos y les arrebatará parte de su cuota de mercado. Las ventas de los modelos competidores serán inferiores de lo que habrían sido en ausencia de FSO. Este tipo de falseamiento afectará negativamente a los fabricantes de vehículos y a sus factorías en las que se fabrican los modelos competidores. Si FSO hubiera salido del mercado, lo más probable es que la fabricación de los coches que FSO va a producir se concediera a otra planta. No obstante, la Comisión observa que el hecho de que se adjudicara el contrato a FSO significa que su producción es más barata. Por lo tanto, en el mercado se ofertarán vehículos más baratos que si FSO hubiera salido del mercado⁽¹⁶⁾. Además, existe la opinión generalizada de que un incremento en la capacidad de producción disponible en un mercado tiende a deprimir los precios del producto en cuestión. Por tanto, los precios más bajos perjudicarán a los competidores. La Comisión observa que, según la previsión incluida en el plan de reestructuración, a largo plazo la producción de FSO supondrá entre un 1 % y un 2 % de la producción de vehículos de la UE. No obstante, como han reconocido las autoridades polacas, los automóviles fabricados por FSO competirán principalmente con modelos similares en tamaño y precio. Por tanto, la cuota de mercado en este segmento concreto no puede considerarse «muy pequeña» en el sentido de lo dispuesto en el punto 36 de las Directrices.

(81) Del análisis anterior, la Comisión concluye que la ayuda que ha mantenido activa a FSO en un mercado con exceso de capacidad afectará negativamente a sus com-

⁽¹⁶⁾ Es obvio que la intensa competencia obligará probablemente al gran fabricante que produce sus vehículos en FSO a reflejar los costes más bajos en un precio de venta inferior.

petidores: plantas de producción compitiendo por la construcción del mismo modelo, plantas de producción fabricando modelos competidores y fabricantes produciendo modelos competidores. Por consiguiente, la Comisión considera que es preciso adoptar medidas para limitar el falseamiento creado por la ayuda. Para determinar el nivel de estas medidas, la Comisión toma en consideración dos factores atenuantes: el hecho de que la empresa está situada en una zona beneficiaria de ayuda y de que su cuota de mercado es pequeña.

(82) A lo largo del procedimiento, las autoridades polacas han propuesto diversas medidas compensatorias. En primer lugar, han indicado que FSO ha reducido su red de ventas disminuyendo el número de puntos de venta. No obstante, la Comisión constata que, habida cuenta de que las ventas han descendido bruscamente y de que FSO adeuda dinero a algunos puntos de venta o estos han suspendido pagos, esta racionalización era necesaria a efectos de rentabilidad y para reducir costes de ventas. Además, algunos de estos puntos de venta no estaban bajo control de FSO, por lo que correspondía a sus propietarios decidir dejar de vender vehículos de FSO y vender otras marcas. Por tanto, esta medida no es un esfuerzo adicional de FSO y no restringe la presencia de la empresa en los mercados más allá de lo que se justifica por la necesidad de restablecer la viabilidad. Por tanto, no se puede aceptar como medida compensatoria.

(83) Las autoridades polacas también han sugerido que FSO limita «voluntariamente» el número de países a los que exporta sus productos. No obstante, la Comisión señala que FSO no fabricará sus propios modelos sino que producirá con arreglo a un acuerdo de licencia y dicho contrato limita los países en los que se pueden vender los productos. Por tanto, esta limitación es inherente al plan de la empresa y no una concesión de FSO, que no ejerce control sobre ella. Además, las previsiones de ventas en estos países no venían respaldadas por información suficiente.

(84) Las autoridades polacas han propuesto dismantelar algunos equipos de las líneas de producción de FSO. Sin embargo, se trata de equipos que habían de ser sustituidos en cualquier caso para fabricar un nuevo modelo.

(85) Por último, las autoridades polacas, que han indicado que la capacidad de producción de FSO es de [200 000-230 000] unidades anuales en dos turnos de trabajo, han propuesto que se restrinja su capacidad de producción a [140 000-170 000] unidades al año hasta 2008. La Comisión señala que ello corresponde al nivel de producción previsto para FSO para 2008 (véase el cuadro 5) ⁽¹⁷⁾. Por consiguiente, esta medida no supondría una limitación para la empresa.

(86) En resumen, ninguna de las medidas propuestas por las autoridades polacas representan concesiones por parte de FSO. No limitan su presencia en el mercado más de lo que lo harían las medidas necesarias para restablecer su viabilidad, por lo que no pueden compensar el falseamiento ocasionado por la ayuda. En consecuencia, no se evita el falseamiento indebido de la competencia. Como la Comisión considera que se han de adoptar medidas para limitar el falseamiento de la competencia, ha decidido que, para que la ayuda sea considerada compatible, deberá reunir las siguientes condiciones:

1) la producción anual de vehículos de turismo, incluidos todos los tipos de unidades de montaje, se limitará a 150 000 unidades hasta finales de febrero de 2011 ⁽¹⁸⁾, [...];

2) las ventas anuales de vehículos de turismo en la UE ⁽¹⁹⁾ se limitará a 107 000 unidades hasta finales de febrero de 2011 ⁽²⁰⁾;

3) estas dos condiciones se aplican a FSO, a todas sus filiales actuales y futuras, y a cualquier empresa controlada por los accionistas de FSO, siempre que explote activos (por ejemplo, factorías, líneas de producción) que pertenezcan actualmente a FSO o sus filiales.

(87) La Comisión considera que esta condición es adecuada para reducir el falseamiento de la competencia generado por la ayuda. Sobre la base de las previsiones de produc-

ción facilitadas por las autoridades polacas, esta condición constituirá una restricción para la empresa solo durante dos, o a lo sumo, tres años y dos meses ⁽²¹⁾. Por tanto, durante este período, la condición obligará a la empresa a producir y vender menos coches. Estas limitaciones implican también que la empresa no podrá licitar por otros acuerdos de licencia adicionales que exijan producción durante este período.

(88) Al establecer un límite de producción (plazo y nivel) de forma que el efecto restrictivo se limite a dos o, a lo sumo, tres años y dos meses, la Comisión ha tomado en consideración la situación de la región en la que la empresa está enclavada y su pequeña cuota de mercado.

4.7. Limitación de la ayuda al mínimo necesario

(89) En su Decisión de incoar el procedimiento, la Comisión manifestó dudas de que toda la ayuda fuera necesaria. Entre otras cosas, observó que la concesión de determinadas medidas se había supeditado a que se encontrara un inversor. Por tanto, la ayuda parecía una forma de atraer a un inversor en lugar de circunscribirse estrictamente a lo que la empresa necesitaba para sobrevivir. El procedimiento de investigación ha disipado estas dudas. La Comisión considera evidente que, sin el concurso de un inversor y un licenciante, la empresa no habría podido sobrevivir por sí sola. FSO no contaba con un modelo propio para fabricar, ni con la capacidad para desarrollar un modelo completamente nuevo. Además, la falta de interés manifestada por los 29 grandes fabricantes de automóviles tras las aproximaciones efectuadas por FSO en febrero de 2004 pone de manifiesto que la empresa se encontraba en una situación muy difícil y que, incluso con la ayuda, no proyectaba la imagen de una empresa manifiestamente viable y rentable. Habida cuenta de lo anterior, la Comisión concluye que el hecho de que parte de la ayuda se supeditara a que se encontrara un inversor no significa que fuera más allá del mínimo necesario para que FSO volviera a ser rentable.

(90) Con objeto de determinar si la ayuda se circunscribe al mínimo necesario, la Comisión ha analizado qué partes han cubierto y cubrirán los costes de reestructuración. Estos constan principalmente de los costes de reestructurar las obligaciones de la empresa. Por una cuantía inferior, la empresa también necesitaba una garantía para conseguir el crédito de inversión con objeto de financiar la modernización de la línea de producción necesaria para fabricar el nuevo modelo.

⁽¹⁷⁾ Sobre la base de las previsiones modificadas presentadas el 3 de octubre de 2006, esta medida solo sería obligatoria en 2008.

⁽¹⁸⁾ La producción se ha de limitar a 25 000 unidades en los primeros meses de 2011.

⁽¹⁹⁾ Incluidos los nuevos Estados miembros tras su adhesión a la UE.

⁽²⁰⁾ Las ventas en la UE se han de limitar a 17 833 unidades en los dos primeros meses de 2011.

⁽²¹⁾ Si las previsiones de producción presentadas en el cuadro 5 se respetan, el efecto restrictivo quedaría limitado únicamente a dos años y dos meses. Si las previsiones antes mencionadas, presentadas en carta de 3 de octubre de 2006, se respetan, el efecto restrictivo quedaría limitado a tres años y dos meses.

(91) Como se ha indicado anteriormente (véase el cuadro 3), FSO firmó un acuerdo con sus principales acreedores. En virtud de este acuerdo, DMC convirtió deudas de FSO por importe de [2-3] millones (*) PLN [...] en capital. El Tesoro Público hizo la misma operación por un importe de [400-800] millones PLN [...]. Como se indica en el apartado 55, la Comisión considera que esta conversión contiene elementos de ayuda. En este acuerdo de septiembre de 2003, los bancos privados se comprometieron a condonar deudas a FSO por importe de [0,7-1,2] miles de millones PLN [...], y más de la mitad de este compromiso ya se ha llevado a la práctica. Asimismo, se reestructuraron deudas más pequeñas de FSO, de modo que se condonaron otros [120-230] millones PLN [...]. Las conversiones y amortizaciones de deudas reducen directamente el importe de ayuda necesario para salvar la empresa. Es evidente que, si estos acreedores no hubieran aceptado las conversiones y condonaciones de sus deudas, se habría debido hacer efectivo con carácter inmediato el reembolso de estas obligaciones y se habrían tenido que conceder ayudas adicionales para hacer frente al reembolso y evitar así la insolvencia de FSO. En resumen, sin contar la conversión de deuda por parte del Tesoro Público, la aportación efectuada por los acreedores privados de FSO asciende a [2,8-4,4] miles de millones PLN [...].

(92) Además de la contribución anterior, las autoridades polacas han indicado que en los últimos años AvtoZaZ ha prefinanciado sus pedidos a FSO, lo que ha representado la casi totalidad de la producción de la empresa polaca. Esta prefinanciación permitió a FSO, que no disponía de liquidez, financiar la fabricación (de los vehículos encargados, por ejemplo, comprando insumos). Los pedidos prefinanciados han permitido a la empresa operar en estos últimos años. Este tipo de prefinanciación no es una práctica habitual en el sector del automóvil, especialmente en el caso de una empresa en crisis. Por tanto, puede concluirse que, con esta prefinanciación excepcional a FSO, AvtoZaZ ha contribuido a financiar a la empresa durante su período de reestructuración. Esta contribución privada es un signo de que el mercado cree en su viabilidad. Según la información facilitada por las autoridades polacas, el importe de pagos adelantados por AvtoZaZ ascendió en algunos momentos a [10-50] millones USD [...].

(93) Como se ha indicado anteriormente, al tipo de cambio de 20 de octubre de 2006, el importe máximo de ayuda que se habría de conceder tras la adhesión es de 82 millones EUR o 318 millones PLN. Con objeto de determinar si la ayuda se limita al mínimo necesario, la Comisión también tiene que tener en cuenta la ayuda otorgada antes de

la adhesión de Polonia en el marco de la misma reestructuración. Como se ha indicado anteriormente, la Comisión considera que el importe máximo de ayuda concedido en los trimestres anteriores a la adhesión asciende a 201 millones PLN (51 millones EUR). Por tanto, la ayuda máxima total de reestructuración asciende a 519 millones PLN (133 millones EUR). De lo anterior se puede concluir que la contribución del sector privado cubre más del 85 % de los costes de reestructuración y la ayuda, menos del 15 %. Aunque la conversión de la deuda (no constitutiva de ayuda) por parte del Estado fuese considerada un coste de reestructuración, la contribución del sector privado asciende a más de tres cuartas partes de los costes de reestructuración. La Comisión considera que la contribución de los acreedores privados es sustancial.

(94) Habida cuenta de lo anteriormente expuesto, la Comisión concluye que la ayuda se limita al mínimo necesario.

4.8. Principio de «ayuda única»

(95) Sobre la base de la información facilitada por las autoridades polacas, la Comisión concluye que la empresa no ha recibido ayudas de reestructuración en el transcurso de los diez últimos años. Durante la actual reestructuración, las primeras medidas de ayuda se concedieron en el último trimestre de 2003. Por tanto, esta condición se cumple.

5. CONCLUSIÓN

(96) La Comisión concluye que la ayuda notificada es compatible con el mercado común, si se cumplen determinadas condiciones.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Las medidas de ayuda que figuran en el cuadro 4, algunas de las cuales ya han sido ejecutadas parcial o totalmente y otras que no han sido ejecutadas por las autoridades polacas, a favor de Fabryka Samochodów Osobowych son compatibles con el mercado común, siempre que se cumplan las obligaciones y condiciones que se establecen en el artículo 2.

Artículo 2

1. El plan de reestructuración de FSO, incluida la reestructuración de las obligaciones de la empresa, habrá de ejecutarse en su totalidad.

(*) Error: debería decir miles de millones.

2. La producción anual de vehículos de turismo, incluidos todos los tipos de unidades de montaje, se limitará a 150 000 unidades hasta finales de febrero de 2011. Esta limitación se aplicará a cada año civil. La producción se limitará a 25 000 unidades en los dos primeros meses de 2011.

3. Las ventas anuales de estos vehículos de turismo en la UE (incluidos los nuevos Estados miembros desde el momento en que se adhieran a la UE) se limitará a 107 000 unidades hasta finales de febrero de 2011. Esta limitación se aplicará a cada año civil. Las ventas en la UE se limitarán a 17 833 unidades en los dos primeros meses de 2011.

4. Estas dos condiciones anteriores se aplicarán a FSO, a todas sus filiales actuales y futuras, y a cualquier empresa controlada por los accionistas de FSO, siempre que explote activos (por ejemplo, factorías, líneas de producción) que pertenezcan actualmente a FSO o sus filiales.

5. A efectos de verificar el cumplimiento de las condiciones anteriores, Polonia deberá presentar a la Comisión informes semestrales sobre el avance de la reestructuración de FSO. Por lo que respecta a las limitaciones de producción y ventas, Polonia deberá presentar a la Comisión informes anuales sobre las

cifras de producción y ventas del año civil anterior, que deberá remitir a más tardar a finales de enero. El último informe deberá enviarse antes de finales de marzo de 2011 y abarcar la producción y las ventas de los dos primeros meses de 2011.

Artículo 3

Polonia informará a la Comisión, en un plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas en cumplimiento de la misma.

Artículo 4

El destinatario de la presente Decisión será la República de Polonia.

Hecho en Bruselas, el 20 de diciembre de 2006.

Por la Comisión

Neelie KROES

Miembro de la Comisión