

DECISIÓN DE LA COMISIÓN**de 22 de julio de 2009****relativa a la ayuda estatal C 18/05 (ex N 438/04, N 194/05 y PL 34/04) concedida por Polonia al Astillero Gdańsk***[notificada con el número C(2009) 5685]***(El texto en lengua polaca es el único auténtico)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2010/175/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 para que presentaran sus observaciones ⁽¹⁾, de conformidad con los citados artículos y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

I. PROCEDIMIENTO

- (1) Mediante carta de 8 de octubre de 2004, registrada ese mismo día, Polonia notificó, con arreglo al artículo 88, apartado 2, del Tratado CE, las medidas de ayuda de reestructuración a favor de la empresa Stocznia Gdańsk, perteneciente a Grupa Stoczni Gdynia SA (en lo sucesivo, «Astillero Gdańsk»). Las autoridades polacas informaron a la Comisión sobre estas medidas con el fin de tener la seguridad jurídica de que las ayudas se concedieron antes de la adhesión y no constituyen nuevas ayudas que puedan ser evaluadas por la Comisión con arreglo al artículo 88 del Tratado CE. En caso de que la Comisión considerara que estas medidas constituyen nueva ayuda, Polonia ha solicitado su aprobación como ayuda de reestructuración. Las autoridades polacas presentaron a la Comisión el nuevo «plan de reestructuración del Astillero Gdańsk» de marzo de 2004. El asunto se registró con el número N 438/04.
- (2) Mediante carta de 11 de noviembre de 2004, la Comisión solicitó a las autoridades polacas información adicional sobre el asunto N 438/04 a la que estas respondieron por carta de 17 de enero de 2005, registrada el 21 de enero de 2005.
- (3) De conformidad con las disposiciones del anexo IV, punto 3, del Tratado de Adhesión, por las que se rige el procedimiento de medidas transitorias, el 29 de abril de 2004 las autoridades polacas notificaron medidas de reestructuración a favor de Stocznia Gdynia SA (en lo sucesivo, «Astillero Gdynia»), que en aquel momento era

matriz del Astillero Gdańsk. El asunto se registró con el número PL 34/04. Mediante carta de 19 de mayo de 2004, la Comisión solicitó a las autoridades polacas que facilitasen algunos documentos que faltaban. Tales documentos fueron facilitados el 16 de junio de 2004. La Comisión solicitó información adicional mediante cartas de 30 de julio 2004, 8 de octubre de 2004, 23 de noviembre de 2004 y 4 de marzo de 2005, a las que Polonia respondió mediante cartas de 3 de septiembre de 2004, registrada el 7 de septiembre de 2004; 10 de noviembre de 2004, registrada el 15 de noviembre de 2004; 17 de febrero de 2005, registrada el 21 de febrero de 2005; 30 de marzo de 2005, registrada el 1 de abril de 2005, y 18 de abril de 2005, registrada el 20 de abril de 2005.

- (4) Por carta de 8 de febrero de 2005, registrada el 9 de febrero de 2005, las autoridades polacas acordaron unir estos dos asuntos (N 438/04 y PL 34/04), ya que se refieren a dos empresas pertenecientes al Grupo del Astillero Gdynia. La información facilitada posteriormente con respecto al asunto PL 34/04 se consideró pertinente también para el asunto N 438/04.
- (5) Mediante carta de 22 de abril de 2005, registrada ese mismo día, Polonia aceptó que la Comisión considerara la notificación de 29 de abril de 2004 a propósito del asunto PL 34/04 como notificación de conformidad con el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE por lo que se refiere a cualquier medida que fuera considerada como nueva ayuda. Al asunto se le asignó un nuevo número: N 194/05.
- (6) El 1 de junio de 2005, la Comisión adoptó la Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal con respecto a las medidas examinadas en los asuntos N 438/04 y N 194/05, que se publicó en el Diario Oficial ⁽²⁾, e invitó a los terceros interesados a presentar observaciones.
- (7) Tras haberse prorrogado el plazo para presentar observaciones (carta de 9 de agosto de 2005), Polonia presentó sus comentarios por carta de 2 de septiembre de 2005, registrada el 5 de septiembre de 2005.

⁽¹⁾ DO C 220 de 8.9.2005, p. 7.

⁽²⁾ Véase la nota 1.

- (8) El Grupo del Astillero Gdynia presentó observaciones por carta de 10 de octubre de 2005, registrada el 14 de octubre de 2005. Asimismo, remitieron observaciones las siguientes empresas y entidades: Ray Car Carriers (por carta de 7 de octubre de 2005, registrada el 10 de octubre de 2005); la Representación Permanente de Dinamarca ante la Unión Europea (por carta de 7 de octubre de 2005, registrada el 11 de octubre de 2005); la asociación de construcción naval danesa Danish Maritime (por carta de 7 de octubre de 2005, registrada ese mismo día); el sindicato polaco Solidaridad (por carta de 7 de octubre de 2005, registrada el 10 de octubre de 2005), y la asociación polaca de construcción naval Forum Okrętow (por carta de 10 de octubre de 2005, registrada el 11 de octubre de 2005).
- (9) La Comisión remitió estas observaciones a las autoridades polacas mediante cartas de 26 de octubre y 12 de diciembre de 2005 ⁽³⁾. Las autoridades polacas respondieron a las observaciones del Grupo del Astillero Gdynia por carta de 16 de enero de 2006, registrada el 18 de enero de 2006. Polonia no hizo comentario alguno a las observaciones de los demás terceros interesados.
- (10) La Comisión recurrió a un consultor externo para que evaluase el plan de reestructuración del Astillero Gdańsk de marzo de 2004. El consultor presentó su informe a la Comisión en diciembre de 2005.
- (11) Por carta de 13 de enero de 2006, la Comisión solicitó a las autoridades polacas información sobre los últimos acontecimientos en su estrategia de reestructuración del Astillero Gdańsk y de todo el Grupo del Astillero Gdynia. Las autoridades polacas respondieron por carta de 20 de febrero de 2006, registrada el 22 de febrero de 2006, y el 22 de febrero de 2006 se celebró una reunión entre representantes de la Comisión, de las autoridades polacas y del Grupo del Astillero Gdynia. Las autoridades polacas anunciaron que el plan de reestructuración del Astillero Gdańsk de 2004 había quedado obsoleto y que habían adoptado una nueva estrategia para la reestructuración del Astillero Gdańsk, que implicaba la segregación del Grupo del Astillero Gdynia y su privatización. Las autoridades polacas anunciaron también que antes del 30 de junio de 2006 se iba a presentar a la Comisión un plan de reestructuración modificado.
- (12) A raíz de esta reunión, el 8 de marzo de 2006 la Comisión envió una carta a las autoridades polacas, a la que estas respondieron mediante carta de 13 de marzo de 2006, registrada ese mismo día, en la que anunciaban un calendario de privatización para el Astillero Gdańsk. Las autoridades polacas facilitaron información adicional sobre el proceso de privatización mediante carta de 29 de marzo de 2006, registrada el 30 de marzo de 2006. La Comisión solicitó nuevos datos mediante carta de 30 de marzo de 2006, a lo que las autoridades polacas respondieron por carta de 19 de abril de 2006, registrada el 20 de abril de 2006.
- (13) Mediante carta de 6 de abril de 2006, registrada el 10 de abril de 2006, las autoridades polacas enviaron un primer borrador del documento «Una estrategia para el sector de la construcción naval (astilleros de construcción naval) en Polonia 2006-10». La Comisión presentó sus observaciones mediante cartas de 12 y 28 de abril de 2006. El documento fue aprobado finalmente el 31 de agosto de 2006 por el Consejo de Ministros polaco y enviado a la Comisión por carta de 1 de septiembre de 2006, registrada ese mismo día.
- (14) Por carta de 16 de mayo de 2006, el Grupo del Astillero Gdynia presentó a la Comisión el «Informe de evaluación del Astillero Gdańsk — Grupo del Astillero Gdynia», de fecha 30 de septiembre de 2005.
- (15) Por carta de 26 de mayo de 2006, registrada el 30 de mayo de 2006, las autoridades polacas facilitaron información adicional sobre el proceso de privatización en curso, incluidas la lista de empresas que habían manifestado un interés inicial en adquirir el Astillero Gdańsk y la lista de empresas que habían presentado una oferta inicial. Por carta de 13 de julio de 2006, registrada el 17 de julio de 2006, las autoridades polacas ofrecieron información adicional sobre el proceso de privatización en curso en la que se comunicaba a la Comisión de que dos empresas habían presentado ofertas vinculantes de adquisición del Astillero Gdańsk y se facilitaba un análisis comparativo de estas dos ofertas realizado por el consultor en materia de privatizaciones.
- (16) El 9 de junio de 2006, el Astillero Gdańsk presentó a la Comisión un primer borrador de la modificación de su plan de reestructuración. El 14 de junio de 2006 tuvo lugar la visita al astillero de representantes de la Comisión que hicieron observaciones preliminares a propósito del plan de reestructuración modificado. El consultor externo de la Comisión presentó sus observaciones en un informe de julio de 2006. Por último, la Comisión hizo comentarios acerca de las carencias de la modificación del plan de reestructuración mediante carta de 17 de julio de 2006.
- (17) Por carta de 13 de julio de 2006, registrada el 17 de julio de 2006, las autoridades polacas presentaron observaciones adicionales en relación con el plan de reestructuración modificado.
- (18) Se celebraron varias reuniones entre representantes de la Comisión y las autoridades polacas en las que se trató del proceso de privatización y de los preparativos de la modificación del plan de reestructuración. Se trata de las reuniones celebradas en Bruselas los días 31 de enero, 22 de febrero y 10 de mayo de 2006, y la que tuvo lugar en la sede del Astillero Gdańsk el 13 de junio de 2006.
- (19) En respuesta a la carta de la Comisión de 17 de julio de 2006, las autoridades polacas respondieron por carta de 31 de agosto de 2006, registrada el 1 de septiembre de 2006.

⁽³⁾ Mediante carta de 17 de noviembre de 2005, registrada el 18 de noviembre de 2005, las autoridades polacas solicitaron que se tradujeran al polaco determinados extractos en inglés de las observaciones remitidas a la Comisión por los terceros interesados. La Comisión remitió estas traducciones por carta de 12 de diciembre de 2005.

- (20) El 4 de septiembre de 2006, se remitió a la Comisión la versión definitiva del plan de reestructuración modificado del Astillero, fechado en agosto de 2006 y titulado «Actualización del plan de reestructuración del Astillero Gdańsk».
- (21) Las autoridades polacas facilitaron información adicional sobre el proceso de reestructuración del Astillero Gdańsk mediante carta de 12 de septiembre de 2006, registrada el 13 de septiembre de 2006, en la que indicaban, en particular, que se había separado el capital del Astillero Gdańsk y el del Grupo del Astillero Gdynia. La Agencja Rozwoju Przemysłu (Agencia de Desarrollo Industrial, ADI) de titularidad estatal y sus filiales adquirió la mayoría de las acciones del Astillero Gdańsk. Se facilitó información adicional mediante carta de 26 de septiembre de 2006.
- (22) Las autoridades polacas notificaron la concesión de una nueva ayuda adicional al Astillero Gdańsk mediante carta de 21 de noviembre de 2006, registrada el 27 de noviembre de 2006.
- (23) En la reunión celebrada el 7 de diciembre de 2006 entre el Ministro de Economía polaco y representantes de la Comisión, las autoridades polacas se comprometieron a privatizar el astillero con vistas a mejorar las perspectivas de restablecer su viabilidad y garantizar una contribución propia suficiente de cara al proceso de privatización. Las autoridades polacas confirmaron este compromiso mediante carta de 27 de diciembre de 2006, registrada el 4 de enero de 2007, en la que se hacía referencia a la decisión del Consejo de Ministros polaco, de 19 de diciembre de 2006, de adoptar un documento titulado «La situación del sector de la construcción naval». Posteriormente, en la carta de las autoridades polacas de 5 de enero de 2007 se confirmó el compromiso de privatizar el astillero antes del 30 de junio de 2008. Polonia solicitó a la Comisión que se entablaran conversaciones a propósito de la adopción de medidas compensatorias.
- (24) El 19 de diciembre de 2006, los servicios de la Comisión visitaron el astillero en compañía del consultor externo con objeto de recabar los datos y elementos de hecho necesarios para evaluar las medidas compensatorias. El 16 de enero de 2007, el consultor externo de la Comisión presentó un informe sobre la capacidad actual del astillero.
- (25) En respuesta a la carta de 27 de diciembre de 2006, la Comisión remitió el 29 de enero de 2007 un escrito en el que, entre otras cosas, instaba a las autoridades polacas a presentar, antes de finales de 2007, una propuesta de medidas compensatorias para el Astillero Gdańsk.
- (26) Mediante carta de 28 de febrero de 2007, registrada ese mismo día, las autoridades polacas se comprometieron a privatizar el Astillero Gdańsk antes de finales de 2007 y presentaron una propuesta de medidas compensatorias.
- (27) Partiendo de esta base, el 15 de marzo de 2007 tuvo lugar una reunión de carácter técnico entre los servicios de la Comisión, las autoridades polacas y representantes del astillero en la que se abordó principalmente la cuestión de las medidas compensatorias, aunque también se habló del proceso de privatización en curso. La Comisión y las autoridades polacas coincidieron en que la primera entablaría conversaciones directas con el Astillero Gdańsk en relación con las cuestiones técnicas, con el fin de hacer acopio de todos los datos necesarios para su evaluación de las medidas compensatorias propuestas por Polonia.
- (28) Mediante carta de 29 de marzo de 2007 dirigida al Astillero Gdańsk, la Comisión solicitó información de carácter técnico sobre la capacidad de producción del astillero. Por carta de 19 de abril de 2007, registrada el 3 de mayo de 2007, el astillero envió información complementaria. Al ser insuficiente la información facilitada, la Comisión solicitó información adicional por carta de 10 de mayo de 2007, a la que el astillero respondió por carta de 31 de mayo de 2007, registrada el 7 de junio de 2007. La Comisión pidió a las autoridades polacas nuevas aclaraciones por carta de 4 de junio de 2007, en la que les advertía de que, en caso de que no facilitasen toda la información solicitada, estaría obligada a adoptar una decisión en aplicación del artículo 10, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE (requerimiento de información)⁽⁴⁾. Las autoridades polacas respondieron por carta de 22 de junio de 2007, registrada el 26 de junio de 2007. Al considerar que esta respuesta era insuficiente, el 19 de julio de 2007 la Comisión adoptó una decisión con arreglo al artículo 10, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 659/1999.
- (29) La Comisión solicitó información exhaustiva sobre los últimos acontecimientos en el proceso de privatización mediante carta de 29 de mayo de 2007 y reiteró su solicitud por carta de 6 de junio de 2007. Las autoridades polacas respondieron mediante carta de 22 de junio de 2007, registrada el 25 de junio de 2007 y, a raíz de una nueva solicitud de información de 28 de junio de 2007, completaron su respuesta mediante carta de 11 de julio de 2007, registrada ese mismo día. Por carta de 31 de julio de 2007, la Comisión solicitó información adicional a propósito del proceso de privatización y las medidas compensatorias previstas.
- (30) Las autoridades polacas remitieron información sobre las medidas compensatorias previstas mediante carta de 20 de agosto de 2007, registrada el 21 de agosto de 2007, e información adicional a propósito de tales medidas por carta de 30 de agosto de 2007, registrada ese mismo día, y por carta de 4 de septiembre de 2007, registrada el 10 de septiembre de 2007. La Comisión respondió por carta de 3 de octubre de 2007.

⁽⁴⁾ DO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

- (31) A partir de julio de 2007, la Comisión y las autoridades polacas mantuvieron un intenso intercambio de correspondencia sobre el proceso de privatización del Astillero Gdańsk. Mediante cartas de 30 de julio, 13 de agosto, 3 de octubre y 30 de noviembre de 2007 y 17 de enero de 2008, la Comisión solicitó información sobre el proceso de privatización. Las autoridades polacas remitieron la información requerida por cartas de 21 de agosto de 2007, registrada el 27 de agosto de 2007; 24 de septiembre de 2007, registrada el 25 de septiembre de 2007; 23 de octubre de 2007, registrada el 24 de octubre de 2007, y 25 de octubre de 2007, registrada el 29 de octubre de 2007. Mediante carta de 19 de diciembre de 2007, registrada el 20 de diciembre de 2007, las autoridades polacas afirmaron que ISD Polska se haría con el nuevo paquete accionario del astillero, pasando así a controlar la empresa. ISD Polska, el nuevo propietario del Astillero Gdańsk, facilitó información adicional por correo electrónico de 25 de enero de 2008.
- (32) Simultáneamente, por carta de 14 de junio de 2007, la Comisión solicitó a las autoridades polacas que facilitaran información a propósito de la ayuda estatal recibida por el Astillero Gdańsk después de la incoación del procedimiento de investigación formal. Las autoridades polacas respondieron por carta de 11 de julio de 2007, registrada ese mismo día. La Comisión solicitó aclaraciones adicionales mediante carta de 13 de noviembre de 2007. Las autoridades polacas respondieron por carta de 9 de enero de 2008, registrada ese mismo día.
- (33) El 24 de enero de 2008, con ocasión de una reunión celebrada entre las autoridades polacas, el nuevo accionista mayoritario del Astillero Gdańsk, ISD Polska, y la Comisión, se iniciaron conversaciones de carácter técnico relativas a los nuevos planes de reestructuración del astillero del nuevo accionista mayoritario. En este contexto, las autoridades polacas remitieron información por cartas de 25 de enero de 2008, registrada el 28 de enero de 2008, y 30 de enero y 4 de febrero de 2008, registradas esos mismos días. Se remitió información adicional por cartas de 14 de febrero de 2008, registrada en 19 de febrero de 2008; 15 de febrero de 2008 y 21 de febrero de 2008, registradas el 3 de marzo de 2008; 26 de febrero, registrada el 12 de marzo de 2008; 10 de marzo de 2008, registrada ese mismo día, y 10 y 11 de abril de 2008, registradas el 17 de abril de 2008. La Comisión respondió mediante cartas de 30 de enero y 14, 25 y 28 de febrero de 2008. El 11 de febrero y el 18 de marzo de 2008, se celebraron reuniones entre las autoridades polacas, representantes de ISD Polska y la Comisión.
- (34) Por carta de 22 de abril de 2008, la Comisión volvió a solicitar a las autoridades polacas que enviaran un proyecto de plan de reestructuración exhaustivo para el astillero. En dicha carta, la Comisión advertía de que, en caso de que no se le facilitara la información requerida, podría adoptar una decisión con arreglo al artículo 10, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 659/1999. En respuesta a esta carta, la Comisión recibió información del astillero por cartas de 23 de abril de 2008, registrada ese mismo día, y 25 de abril de 2008, registrada el 29 de abril de 2008. Por carta de 30 de abril de 2008, la Comisión repitió su solicitud de información. Las autoridades polacas facilitaron información adicional por carta de 12 de mayo de 2008, registrada el 13 de mayo de 2008, e ISD Polska envió información adicional por cartas de 9 de mayo de 2008, registrada ese mismo día; 16 de mayo de 2008, registrada el 26 de mayo de 2008, y 26 de mayo de 2008, registrada ese mismo día.
- (35) Habida cuenta de que las autoridades polacas no habían facilitado toda la información requerida por la Comisión, el 23 de mayo de 2005 la Comisión adoptó una decisión con arreglo al artículo 10, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 659/1999. Las autoridades polacas respondieron por carta de 26 de junio de 2008, registrada ese mismo día.
- (36) Las autoridades polacas facilitaron información adicional mediante cartas de 1 y 2 de julio de 2008, ambas registradas el 3 de julio de 2008. Por carta de 4 de julio de 2008, la Comisión solicitó información adicional, que fue facilitada por Polonia por cartas de 7 de julio de 2008, registrada ese mismo día; 8 de julio de 2008, registrada ese mismo día, y 8 de julio de 2008, registrada el 9 de julio de 2008. Las autoridades polacas facilitaron más información por cartas de 10 de julio de 2008, registrada ese mismo día, y 10 de julio de 2008, registrada el 11 de julio; 11 de julio de 2008, registrada ese mismo día; 16 de julio de 2008, registrada el 17 de julio de 2008; 17 de julio de 2008, registrada el 18 de julio de 2008; 18 de julio de 2008, registrada el 25 de julio de 2008, y 21 y 28 de julio de 2008, 4, 13, 20, 21 y 25 de agosto de 2008, y 1, 8, 9 y 10 de septiembre de 2008, todas registradas el día de su envío.
- (37) El 12 de septiembre de 2008, las autoridades polacas remitieron un plan de reestructuración conjunto revisado para los Astilleros Gdańsk y Gdynia. Polonia envió información adicional por cartas de 16, 17, 19, 23, 25 y 26 de septiembre de 2008, 1, 2 y 3 de octubre de 2008, todas registradas el día de su entrega. Se remitió información adicional por cartas de 6 de octubre de 2008, registrada el 7 de octubre de 2008, y 22 de octubre de 2008, registrada el mismo día. Mediante carta de 3 de noviembre de 2008, registrada el 4 de noviembre de 2008, las autoridades polacas comunicaron que iban a remitir un plan separado para el Astillero Gdańsk. Mediante carta de 4 de noviembre, registrada el 5 de noviembre de 2008, las autoridades polacas presentaron un primer proyecto incompleto de plan de reestructuración del Astillero Gdańsk.

- (38) El 6 de noviembre de 2008, la Comisión adoptó una decisión negativa en relación con el Astillero Gdynia ⁽⁵⁾, en la que consideró que el plan de reestructuración elaborado por ISD Polska para los Astilleros Gdańsk y Gdynia era incompatible con las normas sobre ayudas estatales.
- (39) El 8 de diciembre de 2008, las autoridades polacas presentaron un plan de reestructuración separado para el Astillero Gdańsk. Polonia remitió información adicional por carta de 11 de diciembre de 2007, registrada ese mismo día.
- (40) Mediante cartas de 23 de diciembre de 2008, registrada el 12 de enero de 2008, y 13 de febrero de 2009, registrada ese mismo día, la Comisión solicitó información adicional, que fue facilitada por las autoridades polacas por cartas de 30 de enero y 20 de febrero de 2009, ambas registradas en la fecha de su envío.
- (41) Mediante carta de 8 de abril de 2009, registrada ese mismo día, la Comisión solicitó nuevas aclaraciones. Las autoridades polacas facilitaron información adicional mediante cartas de 16 y 28 de abril de 2009, ambas registradas en la fecha de su envío.
- (42) El 8 de mayo de 2009, las autoridades polacas presentaron un plan de reestructuración revisado del Astillero Gdańsk, que se registró ese mismo día. Las autoridades polacas facilitaron información adicional mediante cartas de 21 de mayo y 1 de junio de 2009, ambas registradas en la fecha de su envío.

II. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LAS MEDIDAS DE AYUDA

1. Empresa

- (43) El beneficiario de la ayuda es la empresa Stocznia Gdańsk SA (en lo sucesivo, «Astillero Gdańsk»). La empresa tiene su sede en la región de Gdańsk-Gdynia-Sopot, al norte de Polonia.
- (44) La empresa Astillero Gdańsk construye buques y desarrolla otras actividades relacionadas con la construcción naval, tales como la construcción de componentes de buques y la prestación de diversos servicios accesorios.
- (45) El Astillero Gdańsk suspendió pagos en 1996 y en 1998 sus activos fueron adquiridos por la mayor empresa polaca de construcción naval, Astillero Gdynia, situada a unos 20 kilómetros del Astillero Gdańsk. Se cambió el nombre de Astillero Gdańsk por el de Grupo del Astillero Gdynia. Desde entonces el Astillero Gdynia ha celebrado contratos, adquirido materiales y logrado financiación para la producción del Astillero Gdańsk. Aunque el Astillero Gdańsk pasó a depender en gran medida de su matriz, en 2006 las autoridades polacas decidieron, en el marco de una estrategia gubernamental, que se debían separar los astilleros. En agosto de 2006, la Agencia de Desarrollo Industrial (en lo sucesivo, «la ADI») y su matriz, Centralę Zaopatrzenia Hutnictwa, adquirieron, mediante una operación de canje de deuda por acciones, la mayoría del capital en acciones del Astillero Gdańsk. Con esta operación se separó el Astillero Gdańsk del Astillero Gdynia.
- (46) Tras haberse comprometido en diciembre de 2006 a privatizar el Astillero Gdańsk con el fin de mejorar las posibilidades de restablecer su rentabilidad, el 17 de septiembre de 2006 las autoridades polacas lanzaron un procedimiento de licitación para la suscripción de acciones del capital recientemente ampliado del Astillero Gdańsk, de conformidad con la resolución de la Junta General de Accionistas de 10 de agosto de 2007. ISD Polska, filial de Donbas, productor siderúrgico ucraniano, y ya accionista minoritario del Astillero Gdańsk, presentó en noviembre de 2007 una oferta vinculante de adquisición de las nuevas acciones. Desde enero de 2008, ISD Polska ha sido el accionista mayoritario del Astillero Gdańsk. Desde junio de 2008, ISD Polska ha controlado el 83,6 % de las acciones, quedando el resto del capital en manos de la ADI. El capital en acciones asciende a 405 millones PLN.
- (47) El Astillero Gdańsk alquila tres gradas con una capacidad total de producción de unas 160 000 CGT (cifras de la empresa). La empresa solía construir fundamentalmente buques portacontenedores, graneleros, así como secciones, bloques y cascos para su matriz, Astillero Gdynia, y otras empresas. Tras la privatización, en el período 2007-2008 el astillero se centró en la construcción de cascos de buques especializados más pequeños y de cascos semiequipados. Además, el astillero construye bloques y secciones de cascos para otros astilleros y estructuras de acero para diversas industrias y empresas del sector de la construcción.
- (48) A finales de 2006, el astillero empleaba a 2 893 trabajadores, de los cuales el 60 % realizaba actividades productivas. En 2008 se redujo la plantilla a 2 235, un recorte del 23 %.
- (49) La reestructuración del Astillero Gdańsk comenzó ya en 1998, inmediatamente después de haber sido declarado en quiebra y de que sus activos hubiesen sido adquiridos por el Astillero Gdynia. Según la información facilitada por las autoridades polacas, el Grupo del Astillero Gdynia, al que perteneció el Astillero Gdańsk hasta agosto de 2006, comenzó a experimentar dificultades ya en 2002. De hecho, tras la quiebra de 1996, el Astillero Gdańsk comenzó a obtener beneficios por vez primera en el primer semestre de 2002, para después acumular cuantiosas pérdidas. Como es natural, los problemas del Grupo repercutieron en el Astillero Gdańsk. Los factores que contribuyeron a la difícil situación financiera eran externos y entre ellos se encontraban la competencia de los países asiáticos, la fortaleza del zloty frente al dólar, la dificultades para acceder a financiación para la construcción de buques a raíz de los problemas del Astillero Szczecin Porta Holding SA y la caída de una grúa de pórtico en el Astillero Gdynia como consecuencia de una

⁽⁵⁾ Decisión de la Comisión C(2008) 6771 de 6 de noviembre de 2008 en el asunto C 17/05. Ayuda de reestructuración para el Astillero Gdynia, pendiente de publicación.

tormenta en 1999. Otros factores fueron de carácter más bien interno. En el contexto de sus esfuerzos por llenar su cartera de pedidos, especialmente después de que la adquisición del Astillero Gdańsk, que tuvo lugar en 1998, aumentara su potencial productivo, el Astillero Gdynia tomó una serie de decisiones de gestión que se revelaron problemáticas. El Astillero Gdynia asumió riesgos de diseño, tecnológicos, financieros y comerciales (nuevos productos, prototipos y la construcción, por vez primera en el astillero, de buques con pérdidas como buques de carga mixta, de transporte de productos químicos, de tipo ro/ro, gaseros, graneleros y de carga general). Por otra parte, el Astillero Gdynia tampoco redujo sus costes de funcionamiento a un ritmo satisfactorio.

(50) Las dificultades financieras del Grupo llevaron a que se acumularan retrasos en el pago de las deudas contraídas con entidades públicas y privadas y en el pago de los salarios, y condujeron a la escasez de materiales, la ralentización de la producción, el incremento de los costes (consumo de mano de obra, sanciones) e importantes retrasos en el cumplimiento de los contratos.

(51) Se han facilitado los datos siguientes en relación con la actividad del astillero.

Cuadro 1

Actividad operativa del Astillero Gdańsk

(en millones PLN)

	1999	2000	2001	2002	2003	2005	2006	2007	2008
Volumen de negocios	153	212	251	168	98	185,6	221	308	248
Beneficios de explotación (1999-2003)	- 32	- 49	- 38	- 14 (*)	- 47	- 100	- 71	- 237	- 17
Resultado neto (2005-2008)									

(*) El primer semestre de 2002 fue un momento decisivo para la empresa (en reestructuración desde 1998), ya que por primera vez obtuvo beneficios semestrales. Sin embargo, el resultado global de 2002 siguió siendo negativo.

2. Decisión de incoar el procedimiento contemplado en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE

- (52) En su Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, la Comisión decidió también que una serie de medidas indicadas en el anexo II, parte A, de la Decisión habían sido concedidas al Astillero Gdańsk con anterioridad al 1 de mayo de 2004 y no eran de aplicación después de la adhesión con arreglo al anexo IV, punto 3, del Tratado de Adhesión, por lo que no se evaluarían con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE. Por tanto, estas medidas no se encuadran en el ámbito de aplicación de la presente Decisión. Sin embargo, tenían que incluirse en la evaluación de la compatibilidad con el mercado común de las medidas concedidas después de la adhesión.
- (53) La Comisión indicó también que algunas de las medidas a favor del Astillero Gdańsk constituían nueva ayuda porque habían sido concedidas con posterioridad al 1 de mayo de 2004, fecha de la adhesión de Polonia a la UE, o aún no se habían concedido en el momento de adoptar la Decisión. La Comisión enumeró estas medidas en el anexo II, parte B, de la mencionada Decisión.
- (54) La Comisión alegó, entre otras cosas, que no se había adoptado una decisión jurídicamente vinculante sobre las medidas enumeradas en el anexo II, parte B, de la Decisión antes de la adhesión de Polonia a la UE, si bien reconoció que se habían dado algunos pasos previos en pos de dicha decisión jurídicamente vinculante.

(55) Con respecto a la reestructuración de las deudas contraídas con entidades públicas con arreglo al procedimiento del capítulo 5a basado en la Ley de ayudas estatales a las empresas de especial importancia para el mercado laboral, de 30 de octubre de 2002, modificada⁽⁶⁾ (medidas 10 a 16 del anexo II, parte B, de la Decisión), la Comisión concluyó que la decisión de reestructuración adoptada por el presidente de la ADI, la entidad pública encargada de aplicar el procedimiento del capítulo 5a, era una decisión jurídicamente vinculante de concesión de la ayuda. En este caso, sin embargo, no se había adoptado ninguna decisión de reestructuración antes de la adhesión⁽⁷⁾. La Decisión adoptada por el presidente de la ADI de 30 de abril de 2004, por la que se aprobaba el plan de reestructuración del Astillero Gdańsk de marzo de 2004, no reunía los requisitos procedimentales y sustantivos para ser considerada una decisión de reestructuración, por lo que no era una decisión jurídicamente vinculante de concesión de ayuda.

(56) La Comisión aceptó la explicación dada por las autoridades polacas de que los intereses acumulados sobre estas deudas contraídas con entidades públicas serían condonados automáticamente junto con el capital, debido a su carácter accesorio, sin que fuera necesario adoptar una decisión distinta.

⁽⁶⁾ En la Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, punto 3.2, se describe detalladamente la base jurídica.

⁽⁷⁾ La Decisión de reestructurar el Astillero Gdańsk se adoptó de hecho el 30 de diciembre de 2004.

(57) La Comisión no encontró prueba alguna de la existencia de decisiones jurídicamente vinculantes para la serie de medidas enumeradas en las medidas 17 a 22 del anexo II, parte B, de la Decisión. Estas medidas estaban relacionadas con la reestructuración de deudas públicas sobre la base de actos jurídicos distintos de la Ley antes mencionada, de 30 de octubre de 2002. Por lo que se refiere a la garantía que figura como medida 23 del anexo II, parte B, de la Decisión, la Comisión respondió esencialmente al principal argumento de las autoridades polacas según el cual esta medida se había incluido en el plan de reestructuración de marzo de 2004 del Astillero Gdańsk, que había sido aprobado por el Consejo de Supervisión de la empresa, órgano en el que estaba representado el Tesoro Público.

(58) La Comisión concluyó, entre otras cosas, que el Consejo de Supervisión no había sido facultado para adoptar decisiones con repercusiones financieras en la medida en que los accionistas no habían tomado las medidas necesarias a tal efecto. La Comisión concluyó también que, incluso partiendo de la base de que el Consejo de Supervisión estuviera facultado para adoptar tales decisiones en nombre y por cuenta de los accionistas, seguía sin quedar claro si tal decisión generaría una obligación positiva para el Tesoro Público de conceder ayuda estatal, puesto que por lo general las medidas adoptadas por el Estado en calidad de operador del mercado no se pueden asimilar a las adoptadas en el contexto de la realización de diversos objetivos públicos.

(59) La Comisión señaló también que las medidas 24 y 25 del anexo II, parte B, de la Decisión (condonación de deuda y aportación de capital) se habían notificado como alternativas ante la evidencia de que el Astillero Gdynia no había podido llevar a cabo la aportación de capital prevista en el Astillero Gdańsk, por lo que estaba claro que las medidas no había sido concedidas antes de la adhesión y que constituían nueva ayuda.

(60) Además, la Comisión señaló que el Grupo del Astillero Gdynia se había venido beneficiando de las garantías sobre la producción concedidas por Korporacja Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych (Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación, «ASCE»). La Comisión expresó dudas a propósito del carácter comercial de estas garantías, ya que se habían concedido en el marco de las actividades no comerciales de la ASCE (garantizadas por el Tesoro Público). Habida cuenta de que el Grupo tenía dificultades financieras, la Comisión manifestó sus dudas de que las primas aplicadas reflejaran adecuadamente el riesgo y de que fuera suficiente el aval exigido por la ASCE.

(61) Tras haber constatado que una serie de medidas destinadas al Astillero Gdańsk constituían nueva ayuda, la Co-

misión manifestó dudas de que se hubiera cumplido alguna de las condiciones para que la ayuda fuese autorizada en calidad de ayuda de reestructuración.

3. Observaciones de las partes interesadas

a) Observaciones del Grupo del Astillero Gdynia

(62) La Comisión señala que el Astillero Gdańsk no presentó observaciones a propósito de la Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal. No obstante, las observaciones presentadas por su matriz también se referían tanto a las conclusiones de la Comisión sobre su competencia para pronunciarse sobre las medidas enumeradas en el anexo II, parte B, de la Decisión como a las dudas manifestadas por la Comisión sobre la compatibilidad de esta ayuda con el mercado común.

(63) Por lo que se refiere a la reestructuración de las deudas contraídas con entidades públicas con arreglo al procedimiento del capítulo 5a, el Grupo del Astillero Gdynia alegó que la ayuda se había concedido mediante una decisión de reestructuración adoptada por el presidente de la ADI. No obstante, el Grupo del Astillero Gdynia sostuvo, al igual que hicieron las autoridades polacas en la fase inicial de la investigación de la Comisión, que la decisión relativa al Astillero Gdańsk había sido adoptada por el presidente de la ADI con anterioridad a la adhesión, el 30 de abril de 2004.

(64) El Grupo del Astillero Gdynia alegó que fue el acuerdo de todos los distintos acreedores públicos a favor de una reestructuración con arreglo al capítulo 5a lo que constituyó la concesión de la ayuda y que ello tuvo lugar antes de la adhesión de Polonia a la UE ⁽⁸⁾.

(65) Contrariamente a lo que las autoridades polacas afirmaron en la primera fase de la investigación llevada a cabo por la Comisión, el Grupo del Astillero Gdynia sostuvo que, después del 30 de junio de 2003, no se habían acumulado intereses de demora sobre las deudas públicas reestructuradas con arreglo al capítulo 5a.

(66) El Grupo del Astillero Gdynia comentó también otros aspectos de la decisión. En particular, señaló que las garantías sobre la producción facilitadas por la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación (ASCE) no constituían ayuda estatal. El Grupo del Astillero Gdynia alegó que el sistema de garantía de la ASCE es un régimen de autofinanciación en el que a largo plazo las primas recaudadas superan los riesgos cubiertos y los importes abonados realmente. El Grupo del Astillero Gdynia describió las condiciones en que la ASCE concede estas garantías (primas y tipo de garantía exigido).

⁽⁸⁾ Para más información, véase el considerando 67 de la Decisión de la Comisión de incoar el procedimiento de investigación formal.

- (67) Por lo que respecta al requisito de que la ayuda se circunscriba al mínimo necesario, el beneficiario alegó que el importe de la ayuda se había limitado al mínimo imprescindible y que estaría justificado conceder más ayuda, si fuera posible. El Grupo del Astillero Gdynia también sugirió que, a pesar de que la Comisión definió los costes de reestructuración de manera restrictiva (sin incluir los costes de explotación del astillero), el componente de financiación de estos costes con cargo a recursos libres de ayuda estatal sería del orden del 30 %, con lo que se cumplirían las Directrices sobre las ayudas de reestructuración de 1999 ⁽⁹⁾.
- (68) El Grupo del Astillero Gdynia alegó también que la ayuda estatal concedida al Grupo no falsea la competencia en Europa, ya que la verdadera amenaza competitiva para los astilleros europeos procede de los países de Extremo Oriente. El beneficiario reconoce que también se construyen buques portacontenedores en otros astilleros de Europa, especialmente en Alemania, si bien alega que los construidos en este país difieren en términos de diseño y especificaciones técnicas.
- b) Observaciones de las demás partes interesadas
- (69) Dinamarca y Danish Maritime apoyaron a la Comisión en sus esfuerzos por garantizar que la ayuda se conceda con arreglo a las normas vigentes. Señalaron que, como consecuencia de la dura competencia en el mercado mundial de la construcción naval, una parte de los astilleros daneses habría cerrado o suspendido pagos de no haber recibido ayudas públicas. También confirmaron que la gama de productos de los astilleros daneses era similar a la de los astilleros polacos, con lo que los primeros podrían verse afectados por cualquier tipo de competencia desleal. Las autoridades danesas instaron también a la Comisión a que exigiera una reducción de la capacidad de producción en el Astillero Gdańsk de forma que la ayuda estatal no se usase para incrementar el exceso de capacidad a escala mundial.
- (70) La empresa Ray Car Carriers, en su calidad de principal cliente del Grupo del Astillero Gdynia y accionista minoritario de la sociedad matriz del Astillero Gdańsk, subrayó la importancia del astillero para su propio funcionamiento, habida cuenta de los contratos que la vinculan al astillero.
- (71) El sindicato Solidaridad subrayó la difícil situación por la que atravesaba el astillero y la necesidad de que se llevara a cabo una reestructuración con urgencia. El sindicato describió alguna de las medidas de reestructuración adoptadas en el astillero y manifestó su convencimiento de que, merced a la tecnología y la mano de obra de que disponía, pasaría a engrosar las filas de los astilleros europeos rentables. Así pues, la ayuda estatal era necesaria para llevar a la práctica el plan de reestructuración.
- (72) La patronal polaca del sector de la construcción naval Forum Okrętowe explicó las razones de las dificultades
- a las que se enfrentaba el astillero y expresó su apoyo al proceso de reestructuración y al uso de ayuda estatal a tal efecto.
- c) Observaciones de las autoridades polacas
- (73) Al igual que el Grupo del Astillero Gdynia, las autoridades polacas comentaron diversos aspectos relacionados tanto con la competencia de la Comisión como con la compatibilidad de la ayuda con el mercado común.
- (74) Por lo que se refiere a la reestructuración de las deudas contraídas con entidades públicas de conformidad con el capítulo 5a, las autoridades polacas no ofrecieron ningún argumento adicional. No obstante, en respuesta a las observaciones del Grupo del Astillero Gdynia, expresaron su desacuerdo con la interpretación de este último de la normativa polaca.
- (75) En relación con las medidas indicadas en el anexo II, parte B, de la Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, las autoridades polacas no refutaron las conclusiones de la Comisión recogidas en la Decisión.
- (76) En cuanto a la compatibilidad de la nueva ayuda con el mercado común, las autoridades polacas afirmaron que el plan de reestructuración de marzo de 2004 constituía una base económica sólida para el proceso de reestructuración del astillero. Aunque las autoridades polacas reconocieron que el proceso de reestructuración se había llevado a cabo con escasos recursos financieros, sostuvieron que la situación financiera del astillero ya había mejorado. Por otra parte, las autoridades polacas presentaron una breve descripción de las medidas de reestructuración consagradas en el plan de reestructuración de marzo de 2004, con el fin de demostrar que la reestructuración no solo tenía una dimensión meramente financiera. Asimismo defendieron las medidas compensatorias propuestas en el plan de reestructuración de marzo de 2004 y ejecutadas en el Grupo del Astillero Gdynia. Con respecto a la obligación de que la ayuda se circunscriba al mínimo necesario, las autoridades polacas señalaron que no se empleó para fines distintos de la reestructuración y alegaron que la intensidad de ayuda ascendió al 31 %, es decir, la ayuda expresada en porcentaje de los costes totales de reestructuración, incluidos los costes de funcionamiento. Las autoridades polacas alegaron que la aportación de capital prevista del Astillero Gdynia al Astillero Gdańsk, la renegociación de las tarifas de los contratos, así como los beneficios acumulados y el flujo de tesorería positivo generados por el astillero en el futuro deben ser considerados como «contribución propia».
- (77) Las autoridades polacas describieron detalladamente de qué forma operaba el sistema de garantía de la ASCE y alegaron que estas garantías se habían concedido en condiciones de mercado, por lo que no constituían ayuda estatal.

⁽⁹⁾ El beneficiario asegura que son de aplicación las Directrices de 1999 relativas a las ayudas estatales de salvamento y reestructuración de empresas en crisis (DO C 288 de 9.10.1999, p. 2).

4. Descripción cronológica de los acontecimientos decisivos que tuvieron lugar a raíz de la Decisión de la Comisión de incoar el procedimiento de investigación formal

- (78) A continuación se resumen la investigación de la Comisión y los acontecimientos que tuvieron lugar en su transcurso.
- (79) En respuesta a la Decisión de la Comisión de incoar el procedimiento de investigación formal, en el otoño de 2005 las autoridades polacas dieron dos tipos de explicaciones: en primer lugar, cuestionaron la competencia de la Comisión para actuar en relación con las medidas consideradas nueva ayuda en su Decisión y, en segundo lugar, alegaron que, aunque tales medidas constituyesen nueva ayuda, eran compatibles con el mercado común en calidad de ayuda de reestructuración. La reacción del Grupo del Astillero Gdynia a la Decisión de la Comisión fue similar. Ambas se describen a continuación.
- (80) En apoyo de sus argumentos sobre la compatibilidad de la ayuda, las autoridades polacas se remitieron al plan de reestructuración de 2004 del Astillero Gdańsk remitido a la Comisión en octubre de 2004 en relación con el cual incoó el procedimiento de investigación formal por albergar dudas en cuanto a su credibilidad y autenticidad. No obstante, la Comisión lo analizó pormenorizadamente y, a tal efecto, solicitó ayuda a un consultor externo. La Comisión concluyó que el plan de reestructuración de 2004 no reunía ninguna de las condiciones para autorizar la ayuda de reestructuración establecidas en las Directrices correspondientes. En la reunión celebrada el 22 de febrero de 2006, la Comisión hizo partícipes a las autoridades polacas de las principales dudas que albergaba. La Comisión subrayó las principales carencias del plan de reestructuración de 2004: el escaso nivel de inversiones, la baja productividad prevista, los elevados costes de producción, especialmente los costes generales, y un refuerzo insuficiente de la base de capital propio del astillero. La ayuda concedida al astillero tenía que ser considerada ayuda de funcionamiento destinada a la reestructuración de la deuda y a la continuación de su actividad.
- (81) En diciembre de 2005, la Comisión tuvo conocimiento por fuentes públicas⁽¹⁰⁾ de que se había creado Korporacja Polskie Stocznie (Corporación de los Astilleros Polacos, en lo sucesivo, «CAP»), grupo de capital de titularidad pública, con el fin de integrar a los tres grandes astilleros de Gdynia, Gdańsk y Szczecin (en lo sucesivo, «el plan de consolidación»). La misión principal de CAP era financiar la actividad productiva de los astilleros. Las autoridades polacas no informaron a la Comisión del plan de consolidación en ningún momento del procedimiento, ni antes ni después de la Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal.
- (82) Al mismo tiempo, la Comisión tuvo conocimiento por la prensa de las conversaciones que estaban teniendo lugar sobre la venta de los Astilleros Gdynia y Gdańsk a inversores estratégicos y sobre la separación de las dos empresas, que hasta ese momento habían operado formando parte del mismo grupo. Mediante carta de 13 de enero de 2006, la Comisión pidió al Gobierno polaco que aclarase cuál era su estrategia en relación con el Grupo del Astillero Gdynia.
- (83) Por carta de 20 de febrero de 2006, las autoridades polacas explicaron que efectivamente se había previsto anteriormente un plan de consolidación, que, sin embargo, había sido descartado y que en breve se adoptaría una nueva estrategia de reestructuración para el sector polaco de la construcción naval.
- (84) En la reunión de 22 de febrero de 2006 y por carta de 13 de marzo de 2006, las autoridades polacas comunicaron a la Comisión que el plan de reestructuración del Astillero Gdańsk de 2004 había quedado obsoleto y debía ser modificado. Las autoridades polacas se comprometieron a presentar antes de junio de 2006 el nuevo plan de reestructuración modificado. Asimismo, presentaron las líneas maestras de la nueva estrategia de reestructuración para el sector polaco de la construcción naval. En primer lugar, se debía separar lo antes posible el Astillero Gdańsk del Grupo del Astillero Gdynia. En segundo lugar, el Gobierno debía autorizar una inyección de capital privado en el Astillero Gdańsk con el objetivo de privatizarlo completamente a largo plazo.
- (85) El 9 de junio de 2006, la Comisión recibió el primer borrador del plan de reestructuración de 2006. Tras haber visitado el astillero y recibido el dictamen de un consultor externo, la Comisión manifestó serias dudas en relación con respecto a este borrador durante la visita sobre el terreno celebrada el 14 de junio de 2006 y por escrito el 17 de julio de 2006, subrayando que no daba la impresión de que el plan de reestructuración fuera viable y que sería poco probable que restableciese la rentabilidad a largo plazo del astillero sin falsear indebidamente la competencia. La Comisión señaló que la estrategia de reestructuración no parecía estar basada en un análisis riguroso de la rentabilidad de las distintas actividades del astillero en el pasado, sino que partía del supuesto de una expansión considerable de la construcción naval; que, además, no ofrecía perspectivas reales de reestructuración financiera mediante recursos carentes de ayuda estatal y, por último, que, a la vista de su carácter expansionista, era evidente que el plan se encontraba en clara contradicción con la exigencia de aplicación de medidas compensatorias. Habida cuenta de la dependencia constante de las garantías para la financiación de buques concedidas por la ASCE, que es una entidad pública, la Comisión advirtió al astillero y a las autoridades polacas de que estas garantías constituían ayuda estatal.
- (86) A pesar de estas advertencias, el plan de reestructuración de 2006 remitido finalmente por las autoridades polacas en septiembre de 2006, es decir, con un retraso de dos meses, no difería sustancialmente del primer borrador.

⁽¹⁰⁾ Actas de las reuniones del Consejo de Ministros de 25 de enero de 2005 y 5 de octubre de 2005, publicadas en Internet.

- (87) En agosto de 2006, la mayoría de las acciones del Astillero Gdańsk fue absorbida por la ADI y su filial Centrala Zaopatrzenia Hutnictwa mediante una operación de canje de deuda por acciones (las acciones del Astillero Gdynia en el Astillero Gdańsk sirvieron de aval para un crédito concedido por la ADI al Astillero Gdynia, parte del cual era pagadero en junio de 2006). Con esta operación se procedió a la segregación del Astillero Gdańsk del Grupo del Astillero Gdynia.
- (88) En el transcurso de una reunión celebrada el 7 de diciembre de 2006 y mediante escrito de 29 de enero de 2007, la Comisión informó a las autoridades polacas de que un análisis preliminar había concluido que el plan de reestructuración del Astillero Gdańsk de 2006 no reunía ninguna de las condiciones para la autorización de ayuda de reestructuración con arreglo a las Directrices vigentes.
- (89) Las autoridades polacas anunciaron en esa reunión que tenían la intención de privatizar el Astillero Gdańsk e indicaron que el proceso de privatización debía finalizar antes de junio de 2007. Por carta de 28 de febrero de 2007, Polonia se comprometió a privatizar el Astillero Gdańsk antes de que finalizara 2007. A la espera de la elaboración de los documentos de privatización, las autoridades polacas solicitaron a la Comisión que hiciese una declaración sobre las medidas compensatorias que necesitaba el Astillero Gdańsk, con objeto de que los posibles inversores pudieran contar con la información correcta.
- (90) En los meses siguientes, la dirección del Astillero Gdańsk mantuvo conversaciones con varios inversores potenciales con vistas a encontrar un inversor estratégico para la empresa que adquiriese las acciones recién emitidas, aportando así los fondos necesarios para el proceso de reestructuración y haciéndose con su control.
- (91) Al mismo tiempo, a raíz de un acuerdo alcanzado con las autoridades polacas en diciembre de 2006, la Comisión entabló conversaciones con estas y el Astillero Gdańsk con el fin de determinar las necesarias medidas compensatorias. Mediante carta de 28 de febrero de 2007, las autoridades polacas se comprometieron a cerrar una grada del Astillero Gdańsk una vez que se hubieran completado los pedidos pendientes, es decir, a partir de enero de 2010.
- (92) Con objeto de verificar si esta propuesta constituía una verdadera medida compensatoria, la Comisión solicitó al Astillero Gdańsk que le facilitase información sobre una serie de cuestiones. Habida cuenta de que la información facilitada no era completa y no demostraba que las medidas compensatorias propuestas por las autoridades polacas en relación con el astillero fueran suficientes, el 19 de julio de 2007 la Comisión adoptó una decisión con arreglo al artículo 10, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 659/1999, por la que instaba a las autoridades polacas a facilitar la información necesaria para resolver la cuestión de las medidas compensatorias en el Astillero Gdańsk.
- (93) Las autoridades polacas respondieron por carta de 20 de agosto de 2007 en la que alegaban que el cierre de más de una grada no era posible, ya que ello impediría el restablecimiento de la viabilidad a largo plazo del astillero. No obstante, el estudio remitido en apoyo de este argumento se basaba en la hipótesis de que, una vez cerradas las gradas, no se aplicarían medidas de reestructuración o ajuste. Además, el escrito de las autoridades polacas sugería que el futuro propietario del astillero podría plantearse la posibilidad de adquirir una nueva instalación de botadura, ya que las gradas que había usado el astillero hasta la fecha estaban alquiladas a terceros. Por ello, por carta de 3 de octubre de 2007, la Comisión señaló que la cuestión de las medidas compensatorias necesarias seguía pendiente de resolver y que las autoridades polacas debían informar convenientemente a los inversores potenciales interesados en adquirir el Astillero Gdańsk acerca de las ayudas públicas que había recibido después de la adhesión de Polonia a la Unión Europea y de la necesidad de preparar un plan de reestructuración razonable basado en la adopción de verdaderas medidas compensatorias. Las autoridades polacas propusieron también que se negociara con el nuevo propietario del astillero el alcance y el método de aplicación de las medidas compensatorias necesarias.
- (94) En septiembre de 2007, las autoridades polacas lanzaron un procedimiento de licitación para la suscripción de acciones en el marco de una nueva ampliación de capital del Astillero Gdańsk de conformidad con la resolución de la Junta General de Accionistas de 10 de agosto de 2007. ISD Polska, filial del productor siderúrgico ucraniano Donbas y ya accionista minoritaria del Astillero Gdańsk, presentó en noviembre de 2007 una oferta en firme de adquisición de nuevas acciones. Las acciones recién emitidas fueron registradas por el tribunal competente en enero de 2008. ISD Polska adquirió también al Astillero Gdynia, a la ADI y a su filial Cenzin la mayor parte de las acciones existentes del Astillero Gdańsk. Desde enero de 2008, ISD Polska poseía el 79 % de las acciones del Astillero Gdańsk. En abril de 2008, la matriz de ISD Polska constituyó una nueva filial, ISD Stocznia. Posteriormente, se cedieron las acciones del Astillero Gdańsk propiedad de ISD Polska a ISD Stocznia, que pasó a ser la propietaria oficial del astillero.
- (95) El 24 de enero de 2008, se celebró una primera reunión entre las autoridades polacas, los servicios de la Comisión y el nuevo propietario de la mayoría de las acciones del Astillero Gdańsk, ISD Polska. Posteriormente tuvieron lugar intensas conversaciones de carácter técnico a propósito de los planes de reestructuración del astillero del nuevo accionista mayoritario. El 11 de febrero y el 18 de marzo de 2008 se celebraron nuevas reuniones entre las autoridades polacas, representantes de ISD Polska y los servicios de la Comisión.
- (96) En respuesta a las solicitudes de información de la Comisión, las autoridades polacas facilitaron varios documentos en los que se presentaban de forma no detallada estrategias alternativas para ISD Polska por lo que se refiere a la investigación sobre las ayudas estatales.

- (97) En primer lugar, la Comisión recibió un documento resumen en el que se subrayaban algunas de las características de la estrategia de ISD Polska para la reestructuración del astillero dando por supuesto que se reembolsaría la ayuda estatal (20 millones EUR, según ISD Polska). Este documento fue supuestamente la base de la decisión de ISD Polska para adquirir el astillero. Posteriormente, en una reunión celebrada el 18 de marzo de 2008, ISD Polska afirmó que ya no se consideraba esta alternativa, ya que la cuantía de ayuda estatal reembolsable era superior a lo estimado inicialmente por ella misma.
- (98) En segundo lugar, la Comisión recibió un borrador del plan de negocio en el que se preveía llevar a cabo la reestructuración con arreglo a las Directrices aplicables a ayudas estatales. En esta hipótesis el astillero se diversificaría en tres actividades: la construcción naval como actividad principal, la producción de aerogeneradores y la construcción de estructuras de acero. Por lo que se refiere a la capacidad del astillero, el plan preveía trabajar en las tres gradas existentes hasta 2012. Estas gradas serían sustituidas por un nuevo muelle flotante a partir de 2013. El proyecto de plan de negocio contemplaba unas inversiones de 183 millones EUR.
- (99) En tercer lugar, la Comisión recibió un breve análisis de ISD Polska en el que supuestamente se demostraba que el cierre inmediato de dos gradas y una limitación de la producción a partir de 2013 impedirían que el astillero volviese a ser rentable.
- (100) No se puede considerar que los documentos antes mencionados presentados por las autoridades polacas después de la privatización constituyesen un plan de reestructuración global y cohesionado, como lo exigen las Directrices.
- (101) Por carta de 22 de abril de 2008, la Comisión volvió a solicitar a las autoridades polacas que enviasen un proyecto de plan de reestructuración exhaustivo para el astillero. Habida cuenta de que la información facilitada se consideró insuficiente, el 23 de mayo de 2008 la Comisión adoptó una Decisión⁽¹¹⁾ con arreglo al artículo 10, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 659/1999, por la que se requería a Polonia que facilitase toda la documentación, información y datos necesarios para determinar si se restablecería la viabilidad del Astillero Gdańsk y, de ser así, si aplicarían medidas compensatorias suficientes y cuándo, si la ayuda estatal se limitaría al mínimo necesario y cuál sería la contribución propia carente de ayuda estatal exigida por las Directrices, es decir, para determinar si la ayuda de reestructuración concedida al Astillero Gdańsk sería compatible con el mercado común. El plazo para presentar la información solicitada finalizaba el 26 de junio de 2008.
- (102) En una reunión celebrada el 10 de junio de 2008, se constató que las autoridades polacas estaban llevando a cabo intensas conversaciones con ISD Polska y el Astillero Gdańsk sobre la posible compra por parte del Astillero Gdynia y la fusión de los dos astilleros. Las autoridades polacas propusieron medidas compensatorias que se aplicarían al astillero fusionado e indicaron que el nuevo inversor había solicitado ayuda estatal adicional para tomar parte en la privatización del Astillero Gdynia. Las autoridades polacas informaron también a la Comisión de que ISD Polska preparaba un plan de reestructuración conjunto para ambos astilleros, que iba a ser remitido a la Comisión antes del 26 de junio de 2008, en respuesta al requerimiento de información antes mencionado.
- (103) A instancias de las autoridades polacas, la Comisión informó a Polonia y a ISD Polska, en la reunión que tuvo lugar el 10 de junio de 2008 y de nuevo en la reunión celebrada el 13 de junio de 2008, de que se tendrían que cumplir algunas condiciones generales para que ISD Polska pudiese adquirir el Astillero Gdynia con intención de explotarlo conjuntamente con el Astillero Gdańsk. Estas condiciones generales eran las siguientes: la empresa ISD Polska tendría que presentar un plan de reestructuración conjunto para ambos astilleros antes del 26 de junio de 2008, contribuir notablemente a los costes de reestructuración y adoptar medidas compensatorias realistas de conformidad con las Directrices pertinentes. La Comisión afirmó que la contribución a los costes de reestructuración propuesta por ISD Polska era insuficiente, habida cuenta del importe de ayuda estatal que ambos astilleros habían recibido anteriormente y de la ayuda adicional que ISD Polska había solicitado en relación con la privatización.
- (104) El 26 de junio de 2008, la Comisión recibió un proyecto de plan de reestructuración, fechado en junio de 2008 y elaborado por ISD Polska, con el título «Plan de reestructuración para los nuevos Astilleros Gdańsk-Gdynia», en el que presentaba una estrategia de reestructuración conjunta de estos astilleros (en lo sucesivo, «el plan de reestructuración conjunto (de ISD)»).
- (105) El 12 de septiembre de 2008, las autoridades polacas presentaron el definitivo «Plan de reestructuración para los nuevos Astilleros Gdańsk-Gdynia» elaborado por ISD Polska (el «plan de reestructuración conjunto de 12 de septiembre»), que básicamente era una versión actualizada del plan de reestructuración conjunto de 26 de junio de 2008.
- (106) El 6 de noviembre de 2008, la Comisión concluyó la investigación de la ayuda de reestructuración concedida al Astillero Gdynia, llegó a la conclusión de que era incompatible con el mercado común y ordenó su recuperación⁽¹²⁾. En esta decisión la Comisión rechazó el

(11) Decisión de la Comisión de 23 de mayo de 2008 [C(2008) 2277].

(12) Decisión de la Comisión C(2008) 6771 de 6 de noviembre de 2008 en el asunto C 17/05. Ayuda de reestructuración para el Astillero Gdynia, pendiente de publicación.

plan de reestructuración conjunto de 12 de septiembre, al no haberse demostrado que fuera a restablecer la rentabilidad a largo plazo de los dos astilleros reunidos en un solo grupo, que la ayuda se limitaría al mínimo necesario y que se establecerían medidas para limitar el falseamiento de la competencia provocado por la ayuda.

- (107) En noviembre de 2008, la Comisión recibió un borrador de plan de reestructuración específico para el Astillero Gdańsk elaborado por ISD Polska. Tras un intenso intercambio de correspondencia entre la Comisión, las autoridades polacas e ISD Polska, el 8 de mayo de 2009 la Comisión recibió el plan de reestructuración definitivo del Astillero Gdańsk titulado «Plan de reestructuración del Astillero Gdańsk. Versión revisada del plan de 5 de diciembre de 2008» y fechado el 7 de mayo de 2009 («plan de reestructuración de 2009»).

5. Plan de reestructuración de 2009

- (108) El plan de reestructuración de 2009 recuerda el fracaso del plan de reestructuración de 2006 por lo que se refiere al restablecimiento de la rentabilidad del astillero y señala las causas de las dificultades financieras por las que atraviesa actualmente. Subraya la privatización fallida de 2006 y el fracaso a la hora de ampliar el capital del astillero hasta niveles que permitieran la reestructuración. El plan señala distintos factores macroeconómicos como la apreciación del zloty frente al dólar USA, el aumento de los precios del acero y factores externos como la salida de mano de obra cualificada, el elevado absentismo, la mala organización y la baja productividad.

a) Estrategia de ventas

- (109) El plan se basa en el supuesto de que el astillero diversificará sus actividades. Se parte de la base de que el astillero transformará aproximadamente [... más de 100] (*) mil toneladas de acero al año: [... en torno al 15 %] para construcción naval, [... en torno al 40 %] para la producción de aerogeneradores y [... en torno al 45 %] para la producción de estructuras de acero.
- (110) Por lo que respecta a la propia construcción naval, ISD Polska se centrará en el segmento del mercado de los cascos de buques *off-shore* semiequipados y de investigación sísmica.
- (111) El análisis de mercado se basa en una comparación con la producción de otros astilleros europeos y la experiencia del Astillero Gdańsk. El plan prevé que el astillero se concentre en la producción de buques *off-shore* semiequipados y de investigación sísmica en calidad de subcontratista para otros astilleros. El plan de reestructuración

de 2009 describe la experiencia previa del Astillero Gdańsk en la construcción de cascos de buques *off-shore* y explica que el astillero tiene buques de este tipo en su cartera de pedidos.

- (112) Con arreglo a la cartera de producción prevista, cada año se producirán hasta [...] cascos/buques. El astillero tiene la intención de concluir acuerdos de cooperación a largo plazo con astilleros que se especialicen en el segmento de buques *off-shore* y de construir componentes para completar buques para dichos astilleros.
- (113) Por lo que respecta a las actividades distintas de la construcción naval, ISD Polska tiene la intención de iniciar la producción de aerogeneradores y estructuras de acero. El plan prevé que la producción de aerogeneradores comenzará en 2012 [...] unidades, y aumentará a [...] unidades en 2015 (altura prevista de 80 m).
- (114) El plan prevé la producción de diversas estructuras de acero (por ejemplo, pescantes, prefabricados, estructuras de almacenamiento, estructuras de acero para la industria de la construcción), incrementándose de [... más de 10 000] toneladas en 2008 a [... más de 50 000] a partir de 2013 ⁽¹³⁾.
- (115) El plan de reestructuración describe los conocimientos técnicos especializados de la empresa ISD Polska (u otras empresas del Grupo Donbas) en el ámbito de las estructuras de acero. Se ha previsto trasladar una parte de la producción de Huta Częstochowa al Astillero Gdańsk. El plan resume los resultados de un análisis de mercado llevado a cabo por un consultor independiente para preparar el desarrollo del segmento de estructuras de acero en el Astillero Gdańsk después de que ISD Polska adquiriera su participación a principios de 2007. El estudio prevé un crecimiento del segmento de la construcción de estructuras de acero en Europa en general y en Polonia en particular (es decir, el desarrollo de infraestructuras con el apoyo de los Fondos Estructurales). El plan aclara que el Astillero Gdańsk dispone del potencial para desarrollar actividades de estructuras de acero habida cuenta del aumento de este mercado, la buena localización del astillero junto al mar, lo que abarata el transporte, y la experiencia adquirida por el Grupo ISD Polska.
- (116) La empresa ISD Polska comenzó a producir estructuras de acero en el Astillero Gdańsk inmediatamente después de haberlo adquirido. En 2008, el astillero vendió en torno a [... más de 10 000] toneladas de estructuras de acero, esencialmente elementos para aerogeneradores.
- (117) El plan de reestructuración de 2009 incluye distintas previsiones en relación con el volumen de producción de estructuras de acero, como se muestra en el siguiente cuadro 2.

(*) Se han suprimido determinadas partes de este texto para no divulgar información confidencial. Se han indicado con una línea de puntos entre corchetes.

⁽¹³⁾ Se partió del supuesto de que la producción de pescantes se incrementaría de [...] toneladas en 2008 a [...] toneladas en 2009, la de estructuras de almacenamiento, de [...] toneladas en 2008 a [...] en 2009; la de estructuras de acero para la construcción, de [...] toneladas a [...] en 2011 y la construcción de componentes de buques para otros productores, de [...] a [...] toneladas en 2011.

Cuadro 2

Producción prevista de estructuras de acero en toneladas (plan de reestructuración de 2009)

Productos	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Pescantes	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prefabricados	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Estructuras de almacenamiento	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Estructuras de acero para la construcción	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total	[... más de 10 000]	[...]	[...]	[...]	[...]	[... más de 50 000]	[... más de 50 000]

b) Reestructuración industrial y operativa

- (118) El plan de reestructuración de 2009 muestra que los activos productivos del astillero se han deteriorado significativamente y se encuentran en el mismo nivel que los de los astilleros europeos a principios de los años noventa. La cuantía de las inversiones previstas asciende a [... menos de 100] millones EUR para las actividades de construcción naval y a [... unos 200] millones PLN para actividades distintas de la construcción naval ([...] millones PLN destinados a aerogeneradores y [...] millones PLN para estructuras de acero).
- (119) Las inversiones en la actividad de construcción naval se realizarán entre 2009 y 2011. Se trata esencialmente ⁽¹⁴⁾ de una nueva infraestructura de botadura, pórticos para el corte, instalaciones para el tratamiento de paneles y ventilación. Junto a los cambios organizativos, estas inversiones deberían tener como resultado una mejora de la productividad de las 45 horas-hombre/CGT de la actualidad al objetivo de 27 horas-hombre/CGT ⁽¹⁵⁾.
- (120) Las principales necesidades de carácter organizativo son: ventas (contratos), compras de materiales y servicios, capacidades de diseño, producción, recursos humanos y tecnologías de la información.
- (121) El plan de reestructuración de 2009 contempla la creación de un Centro de planificación que sería responsable de planificar la producción de modo eficaz a todos los niveles organizativos del astillero. Con la creación de este Centro se pretende colmar todas las carencias en el proceso de planificación, programación, presupuestación y verificación del proceso productivo.
- (122) Por lo que atañe, en cambio, a la contratación, la empresa ISD Polska tiene la intención de introducir cláusulas de indexación para proteger al astillero frente a los incrementos de los precios de los materiales y los salarios, transfiriendo el riesgo al armador. El astillero también trata de reducir las penalizaciones por retrasos en la construcción y debe introducir un nuevo modelo de contrato. Al plan de reestructuración se adjuntaron extractos

de algunos contratos de construcción naval en vigor con el fin de demostrar que el astillero estaba en condiciones de negociar cláusulas de indexación para protegerse frente a las fluctuaciones de los precios del acero.

- (123) Para protegerse frente al riesgo de fluctuaciones de los tipos de cambio, el astillero pretende introducir la infraestructura necesaria tras identificar los costes e ingresos que generan el riesgo cambiario y definir niveles tolerables de exposición a dicho riesgo. El sistema de gestión del riesgo establecido en el plan de reestructuración se basa en cuatro elementos principales: tener en cuenta el riesgo a la hora de definir la estrategia del astillero (definición de tolerancia al riesgo y control del mismo); modificar la estructura organizativa; usar las tecnologías de la información, y adoptar diversas fórmulas para minimizar el riesgo (cobertura natural, cláusulas de indexación en los contratos y adquisiciones de productos financieros tales como opciones sobre divisas y futuros). El plan de reestructuración describe más detalladamente la estrategia propuesta de cobertura del riesgo cambiario. El plan identifica tres instrumentos de cobertura que el astillero debe usar (cobertura natural, futuros y opciones sobre divisas); cuantifica la exposición de la cartera de pedidos a los riesgos cambiarios hasta 2012 y calcula los costes de estos instrumentos de cobertura sobre esta base. De acuerdo con el plan de reestructuración, ISD Polska se puso en contacto con algunos bancos que, con objeto de preparar ofertas de cobertura, le pidieron que les presentara una estrategia adecuada. Según el plan, esta estrategia debería elaborarse en los seis primeros meses de la reestructuración.
- (124) Por lo que respecta a la producción, el objetivo es resolver los problemas de logística que plantean las grandes distancias que existen entre la zona de construcción de los elementos prefabricados y las instalaciones de ensamblado de los buques. El plan propone cambiar la configuración del astillero y revisar la tecnología de construcción naval. Con vistas a acortar el ciclo de producción de buques, el astillero velará por que se consiga un suministro optimizado de materiales y el buen funcionamiento del proceso productivo, orientando las reservas potenciales de mano de obra derivadas del carácter cíclico de la producción de construcción naval hacia la división de estructuras de acero, que es mucho más elástica.

⁽¹⁴⁾ En los cuadros 27 (p. 138) y 28 (pp. 96 y 97) del plan de reestructuración de 2009 elaborado por ISD Polska figura la lista detallada de las inversiones realizadas.

⁽¹⁵⁾ Cuadro 42 (p. 247) del plan de reestructuración de 2009 elaborado por ISD Polska.

- (125) Por lo que respecta a las compras y a la gestión de materiales, el principal objetivo es reducir costes. Las medidas de reestructuración son, entre otras, la gestión de una base de datos de materiales única y cohesionada, la realización de compras con arreglo al plan de producción, la ejecución de acuerdos marco y subastas electrónicas para ahorrar, la gestión de existencias, la adquisición de materiales seleccionando a partir de tres ofertas y la cooperación en las compras con Huta Częstochowa, etc.
- (126) En el ámbito de las tecnologías de la información, el astillero tiene la intención de contratar y formar mano de obra cualificada, ampliar el uso de las tecnologías de la información existentes y modernizarlas, e introducir en el astillero un único sistema de TI integrado con todas o casi todas las unidades organizativas.
- (127) En el ámbito del empleo, se trata de resolver el problema de la elevada rotación y el absentismo. La empresa ISD Polska tiene la intención de cooperar con una empresa de contratación local. A nivel interno, el plan pretende ampliar los sistemas de trayectoria profesional, introducir programas de incentivos salariales (gestión de horas extraordinarias, evaluación de los empleados, control del absentismo y remuneración basada en la productividad, la puntualidad y la calidad de la ejecución) y desarrollar la identidad corporativa. El plan recuerda la necesidad de reducir la plantilla.
- (128) A finales de 2008, la empresa empleaba a 2 235 trabajadores. Dicho de otro modo, la plantilla se ha reducido en 658 personas desde las 2 893 que la formaban a finales de 2006.
- (129) El plan contempla para finales de 2011 una reducción de [...] entre los trabajadores consagrados directamente a la producción y de [...] personas entre aquellos que realizan tareas administrativas y los demás puestos fijos. Por otra parte, la empresa tiene la intención de aumentar gradualmente el empleo consagrado a actividades distintas de la construcción naval en unos [...] trabajadores (en 2013) en la producción de aerogeneradores y en unos [...] empleados en la división de estructuras de acero. Como consecuencia de ello, se reduciría en unos [...] el número de personas empleadas por la empresa. El objetivo de empleo destinado a la construcción naval es de [...] menos de 1 500] personas.
- (130) El plan actualizado incluye también un cálculo de los costes y los resultados de la reestructuración de la plantilla de trabajadores.
- (131) Por lo que se refiere a las actividades de diseño, el plan prevé que se racionalice el trabajo del departamento de diseño y se vincule más estrechamente al proceso productivo. El plan cuenta con la adquisición de instrumentos y sistemas adicionales para el citado departamento; no obstante, en cuanto a la construcción naval, parte de la base de que se llevarán a cabo proyectos estandarizados, reduciendo así los costes de la realización de nuevos diseños.
- (132) En el plan se incluye una breve descripción general de los efectos que se persiguen con estas medidas de reestructuración organizativa, que, expresados en cifras, pueden resumirse indicando que, tras la aplicación de las medidas, la productividad habrá mejorado en unas 12 horas-hombre/CGT ⁽¹⁶⁾.
- c) Reestructuración financiera
- (133) Por lo que respecta a la reestructuración financiera, el plan contempla la concesión de nueva ayuda estatal en forma de una aportación de capital de 46,7 millones PLN y de un crédito por importe de 103,3 millones PLN. En total, la nueva ayuda ascendería a 150 millones PLN (valor nominal).
- d) Costes de reestructuración y contribución propia
- (134) El plan de reestructuración de 2009 estima que los costes de reestructuración en que incurrió el Astillero Gdańsk en el pasado (después del 1 de mayo de 2004) son del orden de 405 millones PLN. Las inversiones previstas ascienden a [...] en torno a 300] millones PLN. El plan contempla el reembolso de las deudas contraídas con entidades públicas por importe de 95,3 millones PLN y de las deudas con entidades privadas por importe de [...] millones PLN. El plan prevé que los costes de reestructuración de la plantilla asciendan a [...] millones PLN. Además, se calcula que se necesitarán [...] millones PLN para equilibrar las finanzas del astillero (cobertura de pérdidas anteriores, provisión de liquidez y capital suficientes). En total, los costes de reestructuración ascenderían a [...] más de 1 000] millones PLN.
- (135) El plan supone que se financiarán [...] unos 500] millones PLN a partir de recursos carentes de ayuda, es decir, en concepto de contribución propia. En este importe se incluyen 305 millones PLN en forma de aportación de capital realizada por ISD Polska (ya registrada y abonada), [...] millones PLN procedentes de la venta y el alquiler de activos redundantes y [...] millones PLN procedentes de un crédito de inversión que se ha de obtener en el mercado y con el que se pretende financiar inversiones en actividades distintas de las de construcción naval.
- (136) Por lo que se refiere al producto obtenido de la venta y el alquiler de activos, el astillero tiene la intención de vender las acciones que posee en Kuznia Gdańsk ([...] % del capital en acciones). El astillero ha iniciado negociaciones con compradores potenciales y ha recibido una oferta por las acciones, que se tuvo en cuenta en el plan de reestructuración. La cuantía ofrecida asciende a [...] millones PLN. Por otra parte, el astillero tiene la intención de ceder activos a empresas afines que cooperan con él, con unos ingresos estimados (sobre la base de contratos de arrendamiento en vigor) en [...] millones PLN procedentes del alquiler de terrenos (2009-2012) y en [...] millones PLN procedentes del alquiler de instalaciones de producción.

⁽¹⁶⁾ Gráfico 38 (p. 141) del plan de reestructuración conjunto elaborado por la empresa ISD.

- (137) Por lo que respecta al crédito de inversión por importe de [...] millones PLN para el desarrollo de la producción de aerogeneradores, esta actividad será llevada a cabo por una empresa con fines específicos.
- (138) Con el fin de demostrar que la producción de aerogeneradores atraerá capital extranjero, las autoridades polacas presentaron compromisos de dos bancos, fechados el 1 de junio de 2009, de ofrecer financiación a ISD Stocznia para este proyecto, siempre que se cumplieran determinadas condiciones. Tras analizar el plan de negocio para la producción de aerogeneradores y las estimaciones financieras, los bancos afirmaron que, a su parecer, las hipótesis financieras que constituían la base del plan de negocio reflejaban las condiciones reinantes en el mercado, que el proyecto de producción de aerogeneradores contaba con un potencial significativo y que consideraban que el proyecto era viable y rentable.
- (139) Los compromisos de los bancos de ofrecer financiación para el proyecto de los aerogeneradores están supeditados al cumplimiento de las siguientes condiciones: a) que la Comisión adopte una decisión positiva con relación al plan de reestructuración de 2009 para el Astillero Gdańsk; b) que ISD Stocznia obtenga todos los permisos

administrativos necesarios para llevar a cabo el proyecto de los aerogeneradores; c) que exista una garantía en forma de hipoteca sobre una determinada zona del Astillero Gdańsk, y d) que la comisión de créditos y el consejo de administración del banco aprueben la financiación del proyecto. Uno de los bancos ha mostrado su disposición a financiar hasta [...] millones PLN y el segundo, un importe de [...] millones PLN, es decir, un total de [...] millones PLN. Además, las autoridades polacas han presentado un convenio celebrado entre los dos bancos e ISD Stocznia en el que aquellos se declaran dispuestos a conceder un crédito sindicado o dos créditos paralelos para financiar el proyecto. Los bancos han confirmado que su financiación se facilitará en las condiciones existentes en el mercado sin garantía estatal alguna.

e) Previsiones financieras

- (140) Las previsiones financieras se basan en las hipótesis que figuran más adelante, la mayor parte procedentes de estimaciones realizadas por expertos externos.
- (141) En el cuadro 3 figuran las hipótesis en que se basan las previsiones financieras establecidas en el plan de reestructuración de 2009.

Cuadro 3

Hipótesis en que se basan las previsiones financieras establecidas en el plan de reestructuración de 2009

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Inflación	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
Precios del acero (EUR)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Variación precios energía	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %

- (142) Las hipótesis relativas a la evolución de los precios al consumo y al nivel medio anual del WIBOR 3M se basaron en las previsiones de Global Insight de 6 de febrero de 2009⁽¹⁷⁾. En cuanto a los tipos de cambio, la previsión se inspiró en un informe de Goldman Sachs en el que se predecía que el zloty se revalorizaría con respecto al euro a lo largo de los cuatro años siguientes, hasta alcanzar un cambio de 3,25 PLN/EUR.

Actividades relacionadas con la construcción de buques

- (143) El plan prevé un incremento de los salarios de los trabajadores de la construcción naval. Se preveía que en 2009 el nivel salarial fuera un [...] en torno a un 15 %] superior

al de 2007. En años sucesivos se calcula que el incremento salarial sea del [...] % anual. El plan de reestructuración señala que, como consecuencia de la crisis financiera y de la liquidación de los otros dos astilleros polacos de Szczecin y Gdynia, las expectativas económicas de los trabajadores se han revisado a la baja y, por ello, parece razonable suponer que en los próximos años los aumentos salariales serán modestos.

- (144) Las estimaciones financieras se basan en el supuesto de que la actividad de construcción naval, es decir, la entrega de seis buques *off-shore* semiequipados al año, generará el 30 % de los ingresos del astillero. El nivel de ingresos que se espera obtener se basa en los precios pactados en los contratos que el astillero ya ha concluido, en declaraciones de intenciones y otros datos del mercado. El plan

⁽¹⁷⁾ Anexo 16 del plan de reestructuración de 2009.

parte de la base de que los ingresos procedentes de las actividades de construcción naval ascenderán a [...] más de 300] millones PLN en 2009, y a [...] en torno a 300] millones PLN al año en el período 2011-2015. El astillero espera generar a lo largo de todo el período de reestructuración unos beneficios de [...] millones PLN en 2009, [...] millones PLN en 2010, [...] millones PLN en 2011 y más de [...] millones PLN en años sucesivos). El plan incluye previsiones basadas en estimaciones del valor neto actual agregado del negocio de construcción naval para el período 2009-2018, según las cuales en 2009 se obtendrá un flujo de tesorería adicional de [...] entre 400 y 500] millones PLN (teniendo también en cuenta el valor residual de esta inversión). La tasa de rendimiento interno prevista asciende a [...] más del 20] %.

Producción de aerogeneradores

- (145) El plan de reestructuración parte del supuesto de que se empezarán a fabricar en 2012, con una producción de [...] aerogeneradores, y se incrementará posteriormente a [...] en 2013, [...] en 2014 y se alcanzará la capacidad prevista de [...] unidades en 2015.
- (146) El plan parte de la base de que los ingresos procedentes de la construcción de aerogeneradores ascenderán a [...] millones PLN en 2012, se incrementarán en el transcurso de los años siguientes y superarán los [...] millones PLN a partir de 2015. El astillero ha presentado pruebas de que podrá obtener los materiales necesarios del Grupo ISD a precios denominados en euro. Dado que los materiales supondrán un [...] % de los costes de producción de los aerogeneradores, no se considera necesario adoptar ninguna medida de cobertura adicional para esta actividad.
- (147) El valor actual neto estimado de la división de producción de aerogeneradores es de [...] más de 200] millones PLN, y la tasa de rendimiento interno, de [...] en torno al 20] % (para el período 2009-2018).

Estructuras de acero

- (148) El plan prevé un incremento significativo de los ingresos procedentes de la división de estructuras de acero, que aumentarán de [...] millones PLN en 2009 a [...] millones PLN en 2010, [...] millones PLN en 2011, [...] millones PLN en 2012 y a unos [...] millones PLN en los años sucesivos. Se espera que los márgenes brutos se incrementen del [...] % en 2009 a más del [...] % a partir de 2013. Con el fin de justificar esta hipótesis, el plan remite a los conocimientos técnicos especializados y la experiencia de ISD Polska en el negocio de las estructuras de acero. No obstante, el plan señala también que los márgenes previstos constituyen una estimación conservadora y son inferiores a los márgenes obtenidos realmente por ISD Polska en 2008 ⁽¹⁸⁾. El valor neto actual estimado asciende a [...] cerca de 200] millones PLN para

el período 2009-2018, y la tasa de rendimiento interno a [...] más del 50] % (anual). Esta elevada tasa de rendimiento interno se explica por el hecho de que el cálculo no toma en consideración las inversiones realizadas hasta la fecha por ISD Polska (especialmente la aportación de capital al Astillero Gdańsk de 305 millones PLN), sino que se basa en los ingresos procedentes de la producción de estructuras de acero desde 2009. Además, la empresa alega que esta elevada tasa de rendimiento interno se debe a las sinergias entre el astillero y el Grupo ISD, gracias a las cuales se pueden garantizar unos ingresos importantes de los activos del astillero, incluso con escasas inversiones.

- (149) El astillero ha presentado pruebas de que será capaz de obtener los materiales necesarios del Grupo ISD a precios denominados en euro. Dado que los materiales supondrán un [...] % de los costes de producción de las estructuras de acero, no se considera necesario adoptar ninguna medida de cobertura adicional para esta actividad.

Actividad consolidada

- (150) El período de amortización de la inversión previsto es de [...] años (en valores nominales) y de [...] en términos actualizados. Según las previsiones financieras del plan, la amortización actualizada (teniendo en cuenta la fluctuación del valor del dinero con el paso del tiempo) se alcanzará [...] años después de la entrada del inversor, es decir, en 2017. Este cálculo solo tiene en cuenta el compromiso financiero del inversor ([...] millones PLN: aportación de capital de 305 millones PLN y [...] millones PLN destinados a la adquisición de acciones existentes).
- (151) El valor neto actual estimado asciende a [...] más de 800] millones PLN para el período 2009-2018, y la tasa de rendimiento interno a [...] más del 20] %.
- (152) La empresa ISD Polska afirma que estos resultados financieros son muy atractivos para los inversores. El proyecto genera sinergias para el Grupo ISD. Las tres actividades del Astillero Gdańsk crearán demanda para los productos de Huta Częstochowa. Esta integración vertical permitirá una estimación más precisa de la demanda en Huta Częstochowa y beneficiará también al Astillero Gdańsk, que dispondrá de suministros regulares garantizados, incluidos algunos elementos prefabricados producidos en Huta Częstochowa para la construcción naval.
- (153) El plan de reestructuración de 2009 incluye un análisis de sensibilidad en el que se analizan las consecuencias de determinados cambios introducidos en las principales hipótesis de base sobre el valor del EBITDA al cabo de 10 años y sobre los beneficios acumulados en 10 años. El plan ilustra, entre otras cosas, las consecuencias financieras de los siguientes factores de riesgo:

⁽¹⁸⁾ Anexo 40 del plan de reestructuración de 2009. En él se analiza la rentabilidad del negocio de las estructuras de acero de ISD Huta Częstochowa.

- apreciación continua del zloty hasta 3,0 PLN/EUR en 2009-2012,
- un incremento adicional de los costes laborales en 200 puntos básicos por encima de la hipótesis de base,
- precios del acero un 10 % por encima de la hipótesis de base,
- menor eficiencia de la prevista en la hipótesis de base.

La materialización de cualquiera de estos factores aumentaría el período de amortización de los [...] años calculados en la hipótesis de base a los [...] años. La empresa alega que este resultado indica que el plan no es vulnerable ante las cambiantes condiciones de mercado. En todas las hipótesis el valor neto actual del proyecto sigue siendo atractivo.

f) Prevención de falseamientos indebidos de la competencia

- (154) Con vistas a limitar el falseamiento de la competencia ocasionado por la ayuda, el plan de reestructuración de 2009 contempla la ejecución de una serie de medidas. En primer lugar, el astillero cerrará dos de las gradas utilizadas en la actualidad, que son activos productivos empleados para la botadura de buques e indispensables para las actividades de construcción naval. El astillero ya ha procedido a la resolución de los contratos de arrendamiento de la grada B5 (a partir del 1 de julio de 2009) y la grada B3 (a partir del 1 de enero de 2010).
- (155) En segundo lugar, el astillero se ha comprometido a no utilizar más de una infraestructura de botadura. En caso de que el astillero adquiera o alquile otra instalación de botadura, sacará a la grada B1 del proceso productivo (es decir, en función de la situación en la fecha de adopción de la decisión, rescindiré el contrato de arrendamiento con el propietario de la grada B1). Cualquier otra infraestructura de botadura utilizada por el astillero tendrá una capacidad no superior a unas 100 000 CGT.
- (156) Por último, el astillero se ha comprometido a cumplir con un tope de producción anual de 100 000 CGT durante 10 años a partir de la adopción de la presente Decisión.
- (158) En el cuadro 4 figuran las ayudas concedidas con posterioridad al 1 de mayo de 2004, fecha de la adhesión de Polonia a la UE. La mayoría de estas medidas fue notificada por las autoridades polacas mediante cartas de 13 de julio de 2007 y 9 de enero de 2008. Se adjuntó una lista actualizada de estas medidas al plan de reestructuración de 2009 (anexo 12). La lista incluye algunas de las medidas descritas en el anexo I, parte B, de la Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal.
- (159) Las autoridades polacas ofrecieron explicaciones adicionales con relación a la reestructuración de las deudas con arreglo al procedimiento del capítulo 5a y explicaron que el astillero cedió a Operator⁽¹⁹⁾ activos que correspondían al 31,6 % del valor de las deudas transferidas a Operator ARP Sp. z o.o.⁽²⁰⁾ En opinión de las autoridades polacas, el elemento de ayuda es, por tanto, equivalente al 68,4 % del valor nominal de las deudas cedidas a Operator. En el cuadro 4 se indica el valor nominal de las deudas transferidas a Operator.
- (160) La garantía concedida por el Tesoro Público, recogida como medida 16 en el cuadro 4, fue concedida formalmente al Grupo del Astillero Gdynia, aunque para la construcción de buques en el Astillero Gdańsk. Las autoridades polacas facilitaron esta información en su carta de 13 de julio de 2007. Además, en la información relativa a las ayudas estatales concedidas al Astillero Gdańsk presentada en el plan de reestructuración de 2009 se incluía la garantía del Tesoro Público. Los créditos garantizados por el Tesoro Público se concedieron a un tipo de interés equivalente al LIBOR 3M + 100 puntos básicos, mientras que las autoridades polacas estimaron que el riesgo de impago cuando se constituyeron las garantías era del 60 %. Las garantías ofrecidas por el Tesoro Público se concedieron a cambio de una garantía en forma de pagaré en blanco emitido por el astillero y un acta notarial en la que el astillero accedía a la ejecución de sus activos hasta el 120 % del valor de la garantía. El Tesoro Público aplicó una prima equivalente al 0,4 % de la cuantía garantizada.
- (161) La medida 17 del cuadro 4 es una garantía facilitada al Astillero Gdańsk por la ADI en relación con un crédito de reestructuración concedido por NORD/LB Bank Polska SA. La garantía se concedió en consonancia con el acuerdo de 17 de agosto de 2005. En su escrito de 9 de enero de 2008, las autoridades polacas alegaron que esta medida estaba incluida en el anexo II, parte A, de la Decisión de incoación como medida n° 7, es decir, se trataba de una de las medidas concedidas antes de la adhesión no aplicables después de la misma. No obstante, la Comisión señala que el convenio de garantía fue firmado el 17 de agosto de 2005, claramente después de la adhesión de Polonia a la UE. Además, en el anexo del plan de reestructuración de 2009 la garantía se presenta como una de las medidas de ayuda estatal.

6. Ayuda estatal concedida al Astillero Gdańsk

- (157) Según las autoridades polacas, desde mayo de 2004 el Astillero Gdańsk ha recibido una serie de medidas de ayuda estatal que se enumeran más adelante en el cuadro 4 (véase después del considerando 174).

⁽¹⁹⁾ Empresa pública que ejecuta la reestructuración de las deudas contraídas con organismos públicos con arreglo al capítulo 5a.

⁽²⁰⁾ Para más información detallada sobre el procedimiento de reestructuración con arreglo al capítulo 5a, véase la parte 3.2 de la Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal.

- (162) En el cuadro 4 también se incluyen los créditos concedidos por Korporacja Polskie Stocznie (Corporación de Astilleros polacos, «CAP») empleados para financiar las necesidades de capital de explotación del astillero. En sus cartas de 11 de julio de 2007 y 9 de enero de 2008, las autoridades polacas alegaron que estos créditos no constituyen ayuda estatal porque el interés aplicado correspondía a la evaluación de riesgo del proyecto específico al que se destinaban los créditos.
- (163) En el caso de los créditos concedidos en 2005-2006, CAP aplicó intereses que oscilaban entre el 9,70 % y el 11,62 %. Por otra parte, CAP aplicó una tasa única de entre el 0,1 % y el 0,4 %. En opinión de las autoridades polacas, CAP exigió la constitución de garantías en forma de una aceptación de ejecución forzosa, de un acuerdo de cesión de deudas, de una orden de pago incondicional, de una letra de cambio en blanco o de activos pignorados ⁽²¹⁾.
- (164) CAP fue creada en 2004 como filial al 100 % de la Agencia de Desarrollo Industrial y funcionaba como fondo de capital riesgo de su matriz. En un primer momento, su función era servir de instrumento para la consolidación de los tres astilleros principales de Polonia, proyecto que se abandonó en 2006. De acuerdo con la información facilitada por las autoridades polacas en 2006 ⁽²²⁾, CAP debía ser financiada mediante una aportación de capital de la ADI, una contribución material (participaciones en terceras empresas) facilitada por la ADI y un crédito bancario renovable garantizado por la ADI, que estuviera concebido específicamente para contribuir a la financiación de los astilleros. Según la información facilitada en el sitio web del Gobierno polaco, CAP también tenía que contribuir a las operaciones de construcción naval del país mediante la emisión de obligaciones plenamente garantizadas por la ADI. En realidad, el documento «Estrategia para el sector de la construcción naval en Polonia 2006-2010» ⁽²³⁾ confirma que CAP debería generar recursos a partir de una emisión de instrumentos de deuda por un importe de unos 100 millones USD, garantizados con los activos destinados a la reestructuración del sector de la construcción naval en forma de fondos transferidos por el Tesoro Público a la ADI.
- (165) En el cuadro 4 figuran las deudas pendientes del Astillero Gdańsk contraídas con organismos públicos tal como fueron presentadas por las autoridades polacas en su escrito de 9 de enero de 2008 y en el anexo del plan de reestructuración de 2009. En esa carta, las autoridades polacas confirmaron que el Astillero Gdańsk no reembolsaba sus deudas públicas con regularidad.
- (166) El Astillero Gdańsk también se benefició de las garantías sobre los anticipos de la ASCE (en lo sucesivo denominadas «garantías sobre los anticipos» o «garantías sobre la producción»). Mediante carta de 11 de julio de 2007, las autoridades polacas comunicaron la lista de garantías de las que se benefició el astillero. Asimismo indicaron que, aunque estas garantías se concedieron formalmente al Grupo del Astillero Gdynia, se utilizaron para la construcción de buques en el Astillero Gdańsk. En total, después del 1 de mayo de 2004, el Astillero Gdańsk se benefició de 20 garantías de la ASCE con un valor nominal total de 346 372 107,33 PLN.
- (167) Una característica común de este sector es que los astilleros no suelen estar en condiciones de lograr internamente el capital de explotación suficiente para la construcción de buques y dependen de financiación externa, ya sea mediante créditos (los denominados préstamos de producción), ya sea mediante anticipos de los armadores para prefinanciar la producción. Por regla general, los armadores pagan por adelantado el 80 % del precio en plazos, coincidiendo con algunas fases decisivas de la construcción del buque, y abonan el 20 % restante en el momento de la entrega. Por consiguiente, la participación de los armadores en la financiación de la construcción es esencial. Las garantías de la ASCE se concedieron al astillero para garantizar los anticipos de los armadores frente al riesgo de que el astillero no cumpliera su obligación de entregar el buque.
- (168) Varios escritos de las autoridades polacas sobre el funcionamiento del sistema de garantías de la ASCE ⁽²⁴⁾ indican que estas garantías se concedieron de la siguiente forma: en primer lugar, se firmaba un contrato con el armador, que solía estar supeditado a que el astillero demostrara en un determinado plazo que la ASCE garantizaría la financiación de la producción. La ASCE adoptaba una decisión por la que se comprometía a garantizar la financiación de la totalidad del buque mediante la constitución de una garantía sobre los anticipos. En posteriores acuerdos individuales, la ASCE activaba la garantía para cada uno de los anticipos (por lo general, cuatro). La exposición global de la ASCE al riesgo de que el astillero incumpliera su obligación de entregar el buque era, por lo general, del 80 % del precio de compra, es decir, el importe total de los anticipos abonados por el armador antes de la entrega. Esta exposición total se conocía cuando la ASCE adoptaba la decisión por la que se garantizaba la financiación del buque por parte del armador. La garantía expiraba el día de la entrega del buque.

⁽²¹⁾ Carta de 9 de enero de 2008, p. 15.

⁽²²⁾ Carta de 17 de febrero de 2006, registrada el 22 de febrero de 2006.

⁽²³⁾ Estrategia para el sector de la construcción naval (astilleros) en Polonia 2006-2010, adoptada en agosto de 2006, página 30.

⁽²⁴⁾ Respuesta de las autoridades polacas de 2 de septiembre de 2005 a la Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal.

- (169) Las actividades de la ASCE son variadas⁽²⁵⁾ y esencialmente se dividen en comerciales y efectuadas en nombre del Tesoro Público y garantizadas por él. A efectos de estas últimas actividades, se mantiene una cuenta bancaria separada a nombre de «Interes Narodowy». Las garantías concedidas al Grupo del Astillero Gdynia, incluidas las otorgadas en beneficio del Astillero Gdańsk, se encuadran entre las actividades garantizadas por el Tesoro Público.
- (170) Según la información facilitada por las autoridades polacas, la ASCE concedió garantías sobre los anticipos a cambio de una prima que dependía del importe de la garantía. La prima asciende al 2 % anual para las garantías que no excedan de 35 millones PLN y al 1 % anual para las garantías que superen esa cifra. Como aval, la ASCE exige la cesión de la titularidad del buque acabado, el buque en construcción o los materiales.
- (171) En el cuadro 4 se constata que el Astillero Gdańsk ha sido beneficiario de ayudas por un valor nominal total de 405 030 629,80 PLN (unos 90 millones EUR).
- (172) Además, el plan prevé la concesión de nuevas ayudas estatales en forma de una aportación de capital de 46,7 millones PLN y de un crédito por importe de 103,3 millones PLN. En total, la nueva ayuda ascendería a 150 millones PLN (valor nominal).
- (173) Por otra parte, el plan de reestructuración de 2009 parte de la hipótesis de que, hasta que finalice el período de reestructuración, el Astillero Gdańsk seguirá beneficiándose de las garantías de la ASCE por un valor de unos 180 millones PLN al año. Se supone que las primas de garantía estarían en consonancia, en la medida de lo posible, con el régimen de garantía aprobado por la Comisión y considerado desprovisto de ayuda estatal⁽²⁶⁾. De conformidad con este régimen, la prima aplicada a las empresas que se encuentren en la categoría de riesgo máximo pero sigan reuniendo los requisitos para recibir garantías al amparo de regímenes es del [...] % para las garantías de menos de dos años y del [...] % para las de más de dos años.
- (174) A modo de conclusión, el valor nominal de todas las medidas de reestructuración es de 555 030 629,80 PLN (405 millones PLN de ayuda concedida y 150 millones PLN de ayuda prevista) y el valor nominal de las garantías de la ASCE es de unos 526 millones PLN (en términos nominales, 346 millones PLN es el valor de las garantías ya concedidas y 180 millones PLN, el riesgo anual máximo de la ASCE para estas garantías).

⁽²⁵⁾ Véase también la Decisión de la Comisión, de 18 de julio de 2007, en el asunto N 105/07, régimen de garantías para contratos de exportación, resumen en el DO C 214 de 13 de septiembre de 2007, p. 3. Mediante esta decisión, la Comisión consideró que el programa de garantías de la ASCE para empresas que no se encontraban en crisis no incluía ningún elemento de ayuda.

⁽²⁶⁾ Decisión de 18 de julio de 2007 en el asunto N 105/07.

Cuadro 4

Ayudas estatales concedidas al Astillero Gdańsk después del 1 de mayo de 2004, según la información facilitada por las autoridades polacas y la empresa ISD Polska

Nº	Entidad que concede la ayuda	Instrumento de ayuda	Base jurídica	Número de la decisión o el acuerdo	Fecha de concesión de la ayuda	Fecha de entrada en vigor	Período para el que se ha concedido la ayuda	Valor nominal de la ayuda
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
1.	Seguridad Social	Condonación	Ley de 30.10.2002	Decisión del presidente de la ADI nº UPP/12/3/2004 de 30.12.2004	30.12.2004	15.3.2005	Condonación única	13 521 851,00 (*)
2.	Oficina Tributaria de Pomerania	Condonación	Ley de 30.10.2002	Decisión del presidente de la ADI nº UPP/12/3/2004 de 30.12.2004	30.12.2004	15.3.2005	Condonación única	24 215 557,00 (*)
3.	Oficina Tributaria I de Gdańsk	Condonación	Ley de 30.10.2002	Decisión del presidente de la ADI nº UPP/12/3/2004 de 30.12.2004	30.12.2004	15.3.2005	Condonación única	1 215 460,00 (*)
4.	Presidente de la Voivodía de Pomerania	Condonación	Ley de 30.10.2002	Decisión del presidente de la ADI nº UPP/12/3/2004 de 30.12.2004	30.12.2004	15.3.2005	Condonación única	698 462,00 (*)
5.	Seguridad Social	Condonación	Ley de 30.10.2002	Decisión del presidente de la ADI nº UPP/12/4/2005 de 15.12.2005	15.12.2005	9.1.2006	Condonación única	2 975 558,00 (*)
6.	Oficina Tributaria de Pomerania	Condonación	Ley de 30.10.2002	Decisión del presidente de la ADI nº UPP/12/4/2005 de 15.12.2005	15.12.2005	9.1.2006	Condonación única	5 398 177,00 (*)
7.	Presidente de la Voivodía de Pomerania	Condonación	Ley de 30.10.2002	Decisión del presidente de la ADI nº UPP/12/4/2005 de 15.12.2005	15.12.2005	9.1.2006	Condonación única	138 531,00 (*)
8.	CAP	Crédito	Actividad de CAP con arreglo a la escritura de constitución	Contrato de crédito nº 03/06.2005	6.6.2005	9.6.2005	26.8.2005	7 000 000,00
9.	CAP	Crédito	Actividad de CAP con arreglo a la escritura de constitución	Contrato de crédito nº 02/10.2005	27.10.2005	28.10.2005	31.1.2006	6 000 000,00
10.	CAP	Crédito	Actividad de CAP con arreglo a la escritura de constitución	Contrato de crédito nº 01/01.2006	11.1.2006	17.1.2006	30.6.2006	9 000 000,00
11.	CAP	Crédito	Actividad de CAP con arreglo a la escritura de constitución	Contrato de crédito nº 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.	CAP	Crédito	Actividad de CAP con arreglo a la escritura de constitución	Contrato de crédito nº 03/07.2006	27.7.2006	22.9.2006	28.2.2007	8 000 000,00
13.	CAP	Crédito	Actividad de CAP con arreglo a la escritura de constitución	Contrato de crédito nº 01/11.2006	8.11.2006	16.11.2006	20.7.2007	4 000 000,00
14.	PHZ Cenzin	Aportación de capital	Ley de 15.9.2000, relativa al Código de Comercio polaco	Ley de 21.12.2006	21.12.2006	27.12.2006 (primer tramo de 7 millones PLN) y 29.12.2006 (segundo tramo de 13 millones PLN)	Aportación de capital única	20 000 000,00
15.	Astillero Gdynia	Aportación de capital	Ley de 15.9.2000, relativa al Código de Comercio polaco	Ley de 27.6.2005	27.6.2005	Julio de 2005 (primer tramo de 12 millones PLN) y agosto de 2005 (segundo tramo de 8 millones PLN)	Aportación de capital única	20 000 000,00
16.	Tesoro Público	Garantía-buques nº 8184/9-10, 8184/12-13 y 8184/18	Ley de 8 de mayo de 1997, de fianzas y garantías constituidas por el Tesoro Público y determinadas personas jurídicas (Diario Oficial de 2003, nº 174, punto 1689, modificado)	Decreto del Consejo de Ministros nº 222/2004 de 21.9.2004	21.9.2004	1.10.2004	hasta el 15.1.2008	161 285 903,00
17.	ADI	Garantía para un crédito de NORD/LB	Actividad de la ADI con arreglo a la escritura de constitución	Ley de 17.8.2005.	17.8.2005	17.8.2005	hasta el 30.6.2000	20 000 000,00
18.	Seguridad Social	No ejecución del reembolso de deudas	—	—	—	1.5.2004	31.9.2009 (**)	95 354 830,80 (***)
19.	Municipalidad de Gdańsk	No ejecución del reembolso de deudas	—	—	—	1.5.2004	31.9.2009 (**)	
20.	Municipalidad de Gdańsk	Condonación	Ley de 29.8.1997	Pendiente de concesión	—	—	—	2 226 300,00
							TOTAL	405 030 629,80

(*) Deudas reestructuradas con arreglo al procedimiento contemplado en el capítulo 5a. En el cuadro se indica el valor nominal de las deudas transferidas a Operator. Según las autoridades polacas, también se transfirieron a Operator activos de al menos el 45 % del valor nominal de las deudas.

(**) Fecha prevista del reembolso de las deudas, según el plan de reestructuración de 2009.

(***) Con arreglo al plan de reestructuración de 2009, el total de deudas contraídas con entidades públicas no ejecutadas asciende a 63 013 631 PLN; no obstante, según la información facilitada por las autoridades polacas por carta de 9 de enero de 2008, las deudas públicas acumuladas del Astillero Gdańsk ascendían a 90 245 096,76 PLN (incluidos los intereses acumulados con el tiempo). Por otra parte, al cuantificar los costes de reestructuración, el plan de reestructuración de 2009 indica que el astillero tendrá que reembolsar una cuantía de 95 354 830,90 PLN de deudas públicas acumuladas. Teniendo esto en cuenta, la Comisión considera que el valor total de las deudas públicas no ejecutadas, con intereses, se eleva a 95 354 830,90 PLN.

III. EVALUACIÓN

1. Competencias de la Comisión

- (175) En el anexo IV, punto 3, del Tratado de Adhesión se establece el denominado procedimiento de medidas transitorias, que constituye el marco legal para la evaluación de los regímenes de ayuda y las medidas individuales de ayuda ejecutadas en un nuevo Estado miembro antes de la fecha de su adhesión a la Unión Europea y aún vigentes después de la misma.
- (176) La Comisión no puede examinar las medidas que hayan entrado en vigor antes de la adhesión y no sean aplicables después de la misma con arreglo al procedimiento de medidas transitorias o al procedimiento fijado en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE.
- (177) Sin embargo, las medidas que no hayan entrado en vigor antes de la adhesión serán evaluadas por la Comisión como ayuda notificada o ayuda ilegal de conformidad con el procedimiento fijado en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE.
- (178) El criterio utilizado para determinar el momento de la entrada en vigor de una medida concreta es el del acto jurídicamente vinculante por el cual la autoridad nacional competente se compromete a conceder la ayuda ⁽²⁷⁾. El carácter jurídicamente vinculante de un acto administrativo es una cuestión de derecho nacional. La Comisión, sin embargo, debe poder revisar, especialmente en casos dudosos, estos actos administrativos y evaluar, en atención a su forma y su contenido, si podían haber dado lugar a expectativas legítimas de los beneficiarios exigibles ante un tribunal polaco. Esta capacidad de revisar los actos administrativos nacionales es imprescindible para el ejercicio de la competencia exclusiva de la Comisión para autorizar excepciones a la prohibición general de conceder ayuda estatal por lo que se refiere a las medidas ejecutadas en Polonia después del 1 de mayo de 2004.
- (179) Una medida que haya entrado en vigor antes de la adhesión es aplicable después de esta si aún puede dar lugar a la concesión de ayuda adicional o a un aumento de la cantidad de ayuda ya concedida, es decir, si no se conocía la exposición económica exacta del Estado cuando entró en vigor la medida y seguía sin conocerse en la fecha de la adhesión.
- (180) En su Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, la Comisión concluyó, sobre la base de la información proporcionada por las autoridades polacas, que una serie de medidas que se le habían notificado el 8 de octubre de 2004 constituían realmente nueva ayuda, ya fuera ilegal o notificada, al haberse concedido después del 1 de mayo de 2004, fecha de la adhesión de Polonia a la UE. Los comentarios enviados por las autoridades polacas y por terceros tras el inicio de la investigación no llevaron a la Comisión a modificar su conclusión. En especial, la Comisión sostiene que es competente para evaluar si las medidas indicadas en el anexo II, parte B, de la Decisión de incoar la investigación formal son compatibles con el mercado común. Sin embargo, la Comisión observa que algunas de estas medidas se han abandonado (medidas 23 a 25 del anexo II, parte B, de la Decisión de incoar la investigación formal).
- (181) La Comisión expone a continuación las razones por las que no puede aceptar los argumentos presentados por las autoridades polacas y los terceros interesados.
- a) Reestructuración de la deuda contraída con entidades públicas con arreglo al procedimiento del capítulo 5a
- (182) La Comisión está de acuerdo con el Grupo del Astillero Gdynia en que el acontecimiento que dio lugar a la condonación parcial de las deudas contraídas con entidades públicas con arreglo al capítulo 5a fue la adopción de la decisión de reestructuración del presidente de la Agencia de Desarrollo Industrial. La Comisión, sin embargo, no puede aceptar la afirmación de que dicha decisión se adoptó el 30 de abril de 2004, es decir, antes de la adhesión de Polonia a la UE. La Comisión ya explicó las razones de su postura en la Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal y ni las autoridades polacas ni el Grupo del Astillero Gdynia han presentado ningún argumento nuevo que modifique esta posición. La Comisión reitera que la decisión de 30 de abril de 2004 se limitaba a aprobar el plan de reestructuración de marzo de 2004, pero no reestructuraba las deudas contraídas con entidades públicas con arreglo al procedimiento del capítulo 5a. El presidente de la ADI no era competente para adoptar una decisión de reestructuración completa antes de la adhesión porque, en ese momento, no contaba, como exigía el capítulo 5a, con el acuerdo de todos los acreedores públicos en relación con la reestructuración de sus deudas o con el acuerdo de Operator. La Comisión observa que el presidente de la Agencia de Desarrollo Industrial reconoció este hecho cuando mencionó en su decisión de 30 de abril de 2004 que se necesitaría otra decisión para culminar la reestructuración conforme al procedimiento del capítulo 5a y cuando adoptó finalmente las decisiones de reestructuración el 30 de diciembre de 2004, es decir, después de la adhesión de Polonia a la UE.

⁽²⁷⁾ Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 14 de enero de 2004 en el asunto T-109/01, Fleuren Compost/Comisión, apartado 74 (Rec. 2004, p. II-00127).

(183) La Comisión no puede aceptar el argumento del Grupo del Astillero Gdynia según el cual el acuerdo de todos los acreedores públicos con respecto a la reestructuración de sus deudas con arreglo al procedimiento del capítulo 5a constituía el acto jurídicamente vinculante exigido por la legislación polaca. El Grupo del Astillero Gdynia sostuvo que el capítulo 5a no era una *lex specialis* en relación con otras leyes que permitían la reestructuración de las deudas contraídas con entidades públicas y que la función del presidente de la Agencia de Desarrollo Industrial no consistía en relevar a las autoridades implicadas y competentes de determinadas responsabilidades sino en administrar y facilitar el proceso de reestructuración. La Comisión observa que esta interpretación de la legislación polaca se contradice con todas las observaciones presentadas por las autoridades polacas hasta la fecha y con el espíritu y la letra del propio capítulo 5a. Obviamente, tal y como alegó el Grupo del Astillero Gdynia, la Ley de 30 de octubre de 2002 «no prohíbe a las autoridades encargadas de la reestructuración dictar cualquier decisión de condonación siempre que las disposiciones generales les permitan hacerlo». No obstante, si así lo hicieran, esas deudas ya no se encuadrarían en el ámbito del capítulo 5a con todas las ventajas que ello conlleva: posibilidad de lograr un crédito de la ADI, suspensión de todo proceso de ejecución en curso, suspensión del procedimiento concursal y no devengo de intereses sobre los importes adeudados.

(184) La Comisión no puede aceptar el argumento del Grupo del Astillero Gdynia de que después del 30 de junio de 2006 no se devengó interés alguno sobre las deudas reestructuradas con arreglo al procedimiento del capítulo 5a. Las autoridades polacas han rechazado esta interpretación de la legislación polaca.

b) Medida 23 del anexo II, parte B, de la Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal

(185) La Comisión no puede aceptar el argumento de las autoridades polacas de que la ayuda se concedió de hecho a raíz de que todas las autoridades pertinentes encargadas de conceder la ayuda hicieran declaraciones verbales durante una reunión del grupo de trabajo del Gobierno sobre la reestructuración de los astilleros en Polonia (el grupo de la construcción naval). Esas declaraciones, de haber existido, eran puramente verbales y evidentemente se necesitaban otras medidas de aplicación para crear expectativas legítimas conforme a la legislación polaca.

c) Medidas 24 y 25 del anexo II, parte B, de la Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal

(186) Por último, la Comisión constata que ni las autoridades polacas ni el Grupo del Astillero Gdynia han cuestionado su conclusión de que las medidas 24 y 25 del anexo II, parte B, de la Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal constituyen nueva ayuda, que se

encuadra en el ámbito de competencia de la Comisión de conformidad con el artículo 88 del Tratado CE.

2. Ayuda estatal en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE

2.1. Existencia de ayuda estatal

(187) De conformidad con el artículo 87, apartado 1, del Tratado CE, son incompatibles con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.

(188) La Comisión considera que todas las medidas de ayuda descritas en los considerandos 105 a 170 y en el cuadro 4 fueron concedidas por el Estado o a través de recursos del Estado y, al estar destinadas a una empresa determinada, tenían carácter selectivo.

(189) El Astillero Gdańsk es un gran astillero europeo y uno de los principales competidores en el mercado de la construcción naval. Después del 1 de mayo de 2004, el astillero siguió construyendo buques portacontenedores, compitiendo con astilleros de Alemania y Dinamarca entre otros, como tanto las autoridades polacas como el Grupo del Astillero Gdynia han reconocido y como señalaron Dinamarca y la Asociación danesa de construcción naval en sus observaciones sobre la Decisión de la Comisión de incoar el procedimiento de investigación formal. Los portacontenedores representaban un 26 % de la cartera de pedidos de los astilleros europeos a finales de 2006 ⁽²⁸⁾. El astillero ha venido produciendo estructuras de acero, bloques y secciones, con lo que ha competido con muchas otras empresas que actuaban como subcontratistas para otros astilleros que construían buques completos. En los dos últimos años el astillero ha empezado a construir buques *off-shore*, un segmento en el que operan otros astilleros europeos, como los noruegos, por ejemplo.

(190) La financiación constante de que ha gozado el Astillero Gdańsk, a través, entre otras medidas, del impago de las deudas contraídas con entidades públicas, la constitución de garantías sobre la producción y la concesión de aportaciones de capital y créditos, hizo posible que el astillero celebrase contratos sin tener plenamente en cuenta todos los tipos de riesgos y sin reflejarlos en el precio de los servicios. De no ser por estas ayudas, sus competidores podrían haber absorbido al menos parte de su cuota de mercado.

(191) Habida cuenta de todo lo anterior, la Comisión concluye que la ayuda estatal concedida al Astillero Gdańsk afectó negativamente al comercio entre los Estados miembros.

⁽²⁸⁾ Informe anual 2006-07 de CESA, la Federación de asociaciones de astilleros europeos.

- (192) La Comisión debe determinar si las medidas concedidas al Astillero Gdańsk le confirieron una ventaja indebida y con ello falsearon o amenazaron falsear la competencia.
- (193) La Comisión considera que las ayudas estatales de que se benefició el Astillero Gdańsk le permitieron desarrollar prácticas contrarias a la competencia tales como fijar precios por debajo de los costes de producción sin sufrir las consecuencias que estas prácticas suelen conllevar, como puede ser la eliminación del mercado.
- (194) Además, la Comisión observa que uno de los principales problemas a largo plazo del Astillero Gdańsk era la conclusión de contratos que desembocaron en pérdidas como consecuencia de la revalorización del zloty frente al dólar, la moneda dominante en el sector de la construcción naval, y del incremento del precio de las chapas de acero en todo el mundo. Ya se había señalado que estos factores externos eran las principales amenazas para la continuidad de la actividad del astillero en el plan de reestructuración para el período 2003-2008, y también posteriormente en la versión modificada de marzo de 2004, en el nuevo plan de reestructuración de 2006 y, finalmente, en el plan de reestructuración de 2009.
- (195) A pesar de que la dirección del astillero era consciente de estas amenazas, continuó concluyendo contratos sin tomar ninguna medida para reducir el riesgo. Esta forma de actuación continuó durante la expansión sin precedentes que experimentó el mercado de la construcción naval entre 2004 y 2008, período en el que los precios de la construcción naval alcanzaron niveles máximos. A consecuencia de esta práctica, el astillero consiguió mantener la actividad y el empleo, pero a cambio de fuertes pérdidas en la construcción naval normal.
- (196) En este contexto, la Comisión concluye que todas las medidas concedidas al Astillero Gdańsk y descritas en los considerandos 105 a 170 falseaban o podían falsear la competencia en el mercado de la construcción naval.
- (197) La Comisión señala que las autoridades polacas no cuestionaron la calificación de de las medidas cubiertas por la presente Decisión como ayudas estatales, salvo en dos casos. En primer lugar, alegaron que los créditos concedidos al Astillero Gdańsk por CAP no constituían ayuda estatal. En segundo término, cuestionaron el carácter de ayuda estatal de las garantías ofrecidas por la ASCE, que supuestamente se ajustaban al principio del operador privado en una economía de mercado. Por otra parte, las autoridades polacas no notificaron como medida de ayuda estatal separada el impago sistemático de las deudas contraídas con entidades públicas.
- (198) Más adelante la Comisión aclarará por qué considera que estas tres medidas constituyen una ventaja que falsea la competencia.
- a) Impago sistemático de las deudas contraídas con entidades públicas
- (199) De acuerdo con la jurisprudencia reiterada ⁽²⁹⁾, el impago sistemático de las deudas contraídas con entidades públicas puede constituir en sí mismo ayuda estatal. La información facilitada por las autoridades polacas ⁽³⁰⁾ indica claramente que el Astillero Gdańsk presenta elevados impagos de deudas contraídas con entidades públicas que datan de hasta 2004. Se trata de las medidas 18 y 19 que figuran en el cuadro 4. Como han aclarado las autoridades polacas ⁽³¹⁾, debido a su precaria situación financiera, después del 1 de mayo de 2004 el astillero ya no estuvo en condiciones de reembolsar sus deudas públicas a su debido tiempo, por lo que sus deudas impagadas se iban prorrogando de forma sistemática sin que los acreedores públicos adoptasen una decisión formal.
- (200) El plan de reestructuración de 2009 supone que las deudas públicas acumuladas se reembolsarían en septiembre de 2009, después de que el astillero recibiese nueva ayuda estatal. De ello se deduce que, en la práctica, las deudas contraídas con entidades públicas acumuladas desde 2004 se aplazaban por un plazo ilimitado o no especificado, solo se reembolsaban ocasionalmente, en función del flujo de tesorería del astillero, y su reembolso íntegro solo es posible en la actualidad gracias a la concesión de una ayuda adicional por parte del Estado. La Comisión estima que ningún acreedor en una economía de mercado aceptaría un aplazamiento ilimitado del reembolso de las cuantías que se le adeudan. Por otra parte, incluso después de la privatización del astillero y de la aportación de capital de 305 millones PLN efectuada por ISD Polska, las autoridades polacas no han adoptado medidas destinadas a ejecutar el reembolso de las deudas. En la información facilitada por las autoridades polacas no hay indicio alguno de que los acreedores públicos hayan emprendido acción alguna para ejecutar las deudas públicas contraídas por el Astillero Gdańsk, especialmente mediante ejecución forzosa o procedimiento concursal. La Comisión concluye, por lo tanto, que el impago sistemático de las deudas contraídas con entidades públicas constituye una ventaja que el beneficiario no hubiera obtenido de un acreedor en una economía de mercado y, por lo tanto, constituye una ayuda estatal similar a un préstamo (sin intereses).

⁽²⁹⁾ Opinión del Abogado General Jacobs, asunto C-256/97, DM Transport, Rec. 1999, p. I-3915, y asunto C-480/98, España/Comisión («Magefesa»), Rec. 2000, p. I-8717.

⁽³⁰⁾ En particular, el anexo 3 de la carta de 9 de enero de 2008.

⁽³¹⁾ Carta de 9 de enero de 2009.

- (201) Con arreglo al plan de reestructuración de 2009, el importe total de las deudas contraídas con entidades públicas no reembolsadas asciende a 63 013 631 PLN. Según la información facilitada por las autoridades polacas en su carta de 9 de enero de 2008, las deudas públicas acumuladas por el Astillero Gdańsk en ese momento ascendían a 90 245 096,76 PLN (incluidos los intereses devengados). Por otra parte, al cuantificar los costes de reestructuración, el plan de reestructuración de 2009 indica que el astillero tendrá que reembolsar una cuantía de 95 354 830,90 PLN de deudas públicas acumuladas. Teniendo esto en cuenta, la Comisión considera que el valor total de las deudas públicas no ejecutadas, con intereses, se eleva a 95 354 830,90 PLN. Este importe figura en el anterior cuadro 4.
- b) **Créditos concedidos por CAP**
- (202) La Comisión no puede estar de acuerdo con el argumento esgrimido por las autoridades polacas de que la ayuda concedida por CAP en forma de créditos para financiar el capital de explotación no era constitutiva de ayuda estatal. La Comisión observa que el tipo de interés aplicado por CAP se situaba cerca de 400 puntos básicos por encima del tipo de referencia. La Comisión señala también que el Astillero Gdańsk ha atravesado durante varios años por una precaria situación financiera, ya que ha sufrido pérdidas significativas y acumulado deudas. El astillero no ha logrado obtener financiación para su producción de ninguna otra fuente externa. Su capital de explotación fue financiado mediante anticipos cubiertos en su totalidad por las garantías de la ASCE, por préstamos cubiertos íntegramente por las garantías del Tesoro Público y por créditos de CAP. Así pues, el tipo de interés aplicado por CAP no parece reflejar correctamente el riesgo contraído. Aunque CAP exigía un aval, su valor sigue siendo cuestionable. Parece probable que CAP no pudiera obtener avales de primer grado sobre los activos del astillero. En cualquier caso, las autoridades polacas no han proporcionado una información detallada que permita a la Comisión determinar el valor real de la garantía exigida.
- (203) Por otra parte, la Comisión observa que CAP se creó como fondo controlado por el Gobierno con objetivos de interés público y que su financiación corría íntegramente a cargo del Estado o estaba garantizada por este a través de la Agencia de Desarrollo Industrial. Con arreglo al documento «Estrategia para el sector de la construcción naval (astilleros de construcción naval) en Polonia 2006-10», CAP «se fundó para organizar la financiación de la producción del astillero hasta que los inversores privados tomaran el control». La estrategia, concebida para alcanzar objetivos no solo económicos sino también sociales y macroeconómicos⁽³²⁾, otorga diversos poderes a CAP, junto a la Agencia de Desarrollo Industrial, el Tesoro Público y otros organismos públicos competentes. Los vínculos financieros de CAP con la Agencia de Desarrollo Industrial y el Tesoro Público son transparentes: CAP actúa más bien como vehículo para la transferencia de los activos procedentes del presupuesto del Estado a los astilleros de Polonia, y entre ellos al Astillero Gdańsk.
- (204) La Comisión señala también que, en la carta en la que notificaba el plan de reestructuración de 2009, las autoridades polacas reconocieron que los créditos concedidos por CAP constituían ayuda estatal.
- (205) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión concluye que, al conceder al Astillero Gdańsk créditos para financiar sus necesidades de capital de explotación, CAP no actuó como lo habría hecho un inversor privado en una economía de mercado. Por tanto, estos créditos, enumerados en el cuadro 4, constituyen ayuda estatal.
- c) **Garantías de la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación**
- (206) En primer lugar, la Comisión afirma que las garantías sobre la producción de la ASCE estaban destinadas formalmente al Grupo del Astillero Gdynia. No obstante, una parte de estas garantías se empleó exclusivamente para financiar las actividades de construcción naval del Astillero Gdańsk, en aquel momento filial del Grupo del Astillero Gdynia. Gracias a estas garantías el Astillero Gdańsk pudo celebrar nuevos contratos y continuar su actividad de construcción naval.
- (207) En sus comentarios tras la adopción de la Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, las autoridades polacas sostuvieron que las garantías concedidas al Grupo del Astillero Gdynia por la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación no constituían ayuda estatal. La Comisión no está de acuerdo con esta afirmación.
- (208) En primer lugar, la Comisión desea señalar que las garantías sobre los pagos anticipados concedidas por la ASCE están garantizadas por el Tesoro y que las transacciones relacionadas se incorporan a una cuenta bancaria separada a nombre de «Interes Narodowy». Si esta cuenta no dispone de fondos suficientes, la ASCE puede obtener créditos del Tesoro o acogerse a garantías de créditos de esta institución. Un operador en una economía de mercado no puede beneficiarse de este tipo de garantías.
- (209) En segundo lugar, la Comisión remite a su decisión de 18 de julio de 2007 en el asunto N 105/07⁽³³⁾ por la que aprobaba el régimen en virtud del cual la ASCE ponía en marcha su programa de seguro a la exportación garantizado por el Tesoro Público por considerarlo libre de ayuda estatal. Este régimen cubre también, entre otros, el tipo de garantías sobre la producción que el Astillero Gdańsk ha recibido durante los últimos años. La Comisión observa que el régimen excluye⁽³⁴⁾ explícitamente las empresas en crisis en el sentido de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis⁽³⁵⁾. La principal

⁽³²⁾ Estrategia para el sector de la construcción naval (astilleros de construcción marítima) en Polonia 2006-2010, adoptada en agosto de 2006, p. 7.

⁽³³⁾ Decisión de la Comisión de 18 de julio de 2007 en el asunto N 105/07.

⁽³⁴⁾ Artículo 3, apartado 1, punto 1, de la Resolución 111/06 del Comité de política de seguros de exportación, de 20 de diciembre de 2006.

⁽³⁵⁾ DO C 244 de 1.10.2004, p. 2.

característica del régimen es que las primas de las garantías se determinan sobre la base de una evaluación del riesgo. Así por ejemplo, la prima de la garantía para una empresa que pertenece a la categoría del riesgo más elevado equivale a un [...] % anual para garantías de una duración inferior a 2 años y a un [...] % anual para garantías de una duración superior a dos años. La prima de base equivale a un 2,8 % anual. A efectos de comparación, la ASCE concedió garantías al Astillero Gdańsk a cambio de una prima del 2 % anual, si la garantía no excedía de 35 millones PLN, y del 1 % anual, si la garantía superaba dicha cantidad.

- (210) Así pues, es evidente que, por tratarse de una empresa en crisis, el Astillero Gdańsk no reúne las condiciones para obtener las garantías contempladas por el régimen antes descrito, que la Comisión ha autorizado por considerarlo carente de ayuda. Por consiguiente, no se puede considerar que las garantías concedidas al Astillero Gdańsk estén exentas de ayuda.
- (211) Por otra parte, es evidente que la prima de garantía aplicada al astillero está muy por debajo de la prima de base utilizada para las garantías concedidas a empresas saneadas y es varias veces inferior a la aplicada a las empresas de alto riesgo susceptibles de acogerse al régimen anteriormente descrito. La Comisión concluye que la prima de la garantía aplicada al Astillero Gdańsk no corresponde a una prima de mercado y que, por lo tanto, estas garantías constituyen ayuda estatal.
- (212) En tercer lugar, de conformidad con la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales otorgadas en forma de garantía ⁽³⁶⁾, para que una garantía individual del Estado no constituya ayuda estatal, el prestatario no debe estar en crisis. Es evidente que esta condición no se cumple en el presente caso. De conformidad con la citada Comunicación, cuando el prestatario está en situación de dificultad financiera el elemento de ayuda de la garantía podrá alcanzar el importe cubierto por ella.
- (213) La Comisión señala también que el Astillero Gdańsk dependía exclusivamente de las garantías concedidas por la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación y el Tesoro Público y no logró obtener garantías en el mercado.
- (214) En consecuencia, la Comisión concluye que, al conceder garantías al Astillero Gdańsk, la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación no actuó como lo hubiera hecho un inversor privado.
- (215) La Comisión señala que este tipo de garantías sobre la producción es característico del sector de la construcción naval. La Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación, que es la entidad que concede las garantías, exige en calidad de aval la transferencia de titularidad del buque, el buque en construcción y los materiales de construcción.
- (216) En opinión de la Comisión, el elemento de ayuda estimado que se incluye en las garantías concedidas al Astillero Gdańsk con posterioridad al 1 de mayo de 2004 asciende a 18,9 millones PLN. Este importe es el resultado de comparar las primas abonadas por el astillero y las que se habrían aplicado en condiciones normales en el mercado. Se considera que el régimen de la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación libre de ayudas puede servir de referencia para las primas aplicadas en el mercado. Este nivel de referencia se incrementó en 400 puntos básicos con el fin de reflejar el riesgo adicional que implicaba conceder ayuda a una empresa que atravesaba por un período de graves dificultades financieras, como era el caso del Astillero Gdańsk.
- (217) La Comisión señala que, con arreglo al plan de reestructuración de 2009, el Astillero Gdańsk tiene la intención de seguir utilizando garantías sobre la producción facilitadas por la ASCE. El astillero recibirá estas garantías en condiciones similares a las aplicadas, al amparo del régimen libre de ayudas ⁽³⁷⁾ aprobado por la Comisión, a las empresas con el perfil de riesgo más elevado. Ello implica, entre otras cosas, una prima anual de [...] % para garantías de menos de dos años y de [...] % para garantías de más de dos años. La Comisión señala que las empresas en crisis, como es el caso del Astillero Gdańsk, no reúnen las condiciones para ser beneficiarias de ayudas en el marco del régimen. De ello se deduce que, durante la reestructuración del Astillero Gdańsk, las garantías procedentes de la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación seguirán constituyendo ayuda estatal.
- (218) La Comisión considera que el elemento de ayuda de las garantías sobre la producción que la ASCE tiene intención de conceder asciende a la diferencia entre las primas que se aplicarían en el mercado, más 400 puntos básicos (para reflejar el riesgo adicional que supone conceder garantías a una empresa en crisis), y las primas que el astillero tendrá que pagar realmente. Se estima que el elemento de ayuda calculado de esta forma asciende a 22,8 millones PLN.

⁽³⁶⁾ DO C 71 de 11.3.2001, p. 14.

⁽³⁷⁾ Decisión de la Comisión de 18 de julio de 2007 en el asunto N 105/07.

Conclusión

(219) En resumen, la Comisión es de la opinión de que todas las medidas concedidas al Astillero Gdańsk y enumeradas en el cuadro 4, las medidas previstas mencionadas en el considerando 168 y las garantías sobre la producción concedidas por la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación, se hayan concedido ya o vayan a concederse durante el período de reestructuración, constituyen ayuda estatal en el sentido de lo dispuesto en el artículo 87, apartado 1, del Tratado CE.

2.2. Posibilidad de que las autoridades polacas y los terceros interesados presenten observaciones

(220) Mediante su Decisión de 1 de junio de 2005, la Comisión incoó el procedimiento de investigación formal en relación con una serie de medidas, incluida la reestructuración de deudas (condonaciones, aplazamientos, cambios en el calendario de reembolso), basadas en diversas bases jurídicas y relativas a un determinado número de acreedores públicos, aportaciones de capital y garantías del Tesoro Público.

(221) La Comisión afirmó claramente que no puede aceptar el argumento de las autoridades polacas según el cual los anticipos de los armadores deben ser considerados contribución propia. En este contexto, la Comisión reconoció albergar dudas de que las garantías sobre los anticipos facilitadas por la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación constituyeran ayuda estatal y anunció que investigaría la naturaleza de estos anticipos.

(222) Tanto las autoridades polacas como la empresa matriz del Astillero Gdańsk presentaron observaciones. Sin embargo, aunque cuestionaban la competencia de la Comisión para evaluar la compatibilidad de parte de las medidas afectadas con el mercado común, no ponían en tela de juicio la conclusión de la Comisión de que, siempre que estas medidas se hubieran concedido después de la adhesión de Polonia a la UE, constituían nueva ayuda en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE. La única excepción era la naturaleza de las garantías proporcionadas por la ASCE, que, según los comentarios, no constituían ayuda estatal. Las autoridades polacas sostuvieron también posteriormente que los créditos concedidos por CAP no constituían ayuda estatal. La Comisión también ha constatado la existencia de otra ayuda adicional, no notificada, en forma de impago sistemático de las deudas contraídas con entidades públicas. La Comisión ha examinado la existencia de ayuda estatal en las tres medidas indicadas anteriormente.

(223) En el transcurso del procedimiento de investigación formal, en varias ocasiones se introdujeron cambios significativos en la estrategia del Gobierno polaco en relación con el Astillero Gdańsk. La estrategia destinada a consolidar el sector de la construcción naval fue sustituida por una iniciativa para separar los astilleros Gdynia y Gdańsk y privatizar este último.

(224) Como se ha indicado anteriormente, la Comisión mantuvo contactos con las autoridades polacas, en su calidad de propietarias del Astillero Gdańsk, con la propia empresa y con el nuevo propietario del Astillero Gdańsk, la empresa ISD Polska. La Comisión informó sistemáticamente a las partes interesadas de que todas las medidas concedidas al astillero procedentes de recursos públicos constituían probablemente ayuda estatal en el sentido de lo dispuesto en el artículo 87, apartado 1, del Tratado CE, habida cuenta de la precaria situación financiera del astillero y la ausencia de financiación externa libre de ayuda estatal. La Comisión también advirtió de que esta ayuda estatal se había concedido conculcando el artículo 88, apartado 3, del Tratado CE y era incompatible con el mercado común. La Comisión señaló también en repetidas ocasiones que las garantías concedidas por la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación al Grupo del Astillero Gdynia y utilizadas para la construcción de buques en el Astillero Gdańsk constituían ayuda estatal.

(225) Durante su investigación, la Comisión también cotejó los detalles de las operaciones de CAP y la naturaleza de los créditos destinados a financiar el capital de explotación que concedió al astillero. La Comisión señaló a las autoridades polacas que con toda probabilidad estos créditos constituían ayuda estatal en el sentido de lo dispuesto en el artículo 87, apartado 1, del Tratado CE.

(226) La Comisión observó también durante el procedimiento de investigación formal que el Astillero Gdańsk seguía acumulando deudas con entidades públicas. La Comisión hizo acopio de información al respecto e informó a Polonia (en su condición de acreedor del astillero y, hasta un determinado momento, propietaria del mismo) de que el impago de las deudas con entidades públicas o su reestructuración podían constituir ayuda estatal en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE.

3. Compatibilidad de la ayuda con el mercado único — Excepción de conformidad con el artículo 87, apartado 3, del Tratado CE

(227) El objetivo principal de las medidas en cuestión es ayudar a una empresa en crisis y mantenerla a flote. En estos casos puede aplicarse, siempre que se cumplan las condiciones correspondientes, la excepción del artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado CE, que permite autorizar las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común. Las ayudas de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis se rigen actualmente por las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis⁽³⁸⁾ (denominadas en lo sucesivo «las Directrices»), que sustituyen al texto adoptado en 1999⁽³⁹⁾ (denominado en lo sucesivo «las Directrices de 1999»).

⁽³⁸⁾ DO C 244 de 1.10.2004, p. 2.

⁽³⁹⁾ DO C 288 de 9.10.1999, p. 2.

- (228) Las disposiciones transitorias de las Directrices establecen que las notificaciones registradas antes del 10 de octubre de 2004 se examinarán a la luz de los criterios vigentes en el momento de la notificación (apartado 103). En el caso que nos ocupa, algunas de las medidas fueron notificadas a la Comisión el 8 de octubre de 2004, cuando estaban en vigor las Directrices de 1999. No obstante, las Directrices establecen también que se aplicarán a la evaluación de toda ayuda de salvamento o reestructuración concedida sin la autorización de la Comisión (ayuda ilegal), si parte o la totalidad de la ayuda se concediera después del 1 de octubre de 2004 (apartado 104, párrafo primero). Dado que casi todas las medidas descritas en los considerandos 105 a 170 se concedieron ilegalmente después de esa fecha, la Comisión concluye que se aplican las Directrices de 2004.
- (229) Las Directrices se aplican a las empresas de todos los sectores, salvo las excepciones recogidas en su apartado 18. El Marco aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval⁽⁴⁰⁾, que constituye el marco legal para la evaluación de las ayudas estatales concedidas a este sector, indica que el apartado 12 de las Directrices es la base jurídica correspondiente para evaluar las ayudas de salvamento y reestructuración.
- (230) De conformidad con la definición que figura en el apartado 17 de las Directrices, toda ayuda de reestructuración exige la elaboración de un plan realista, coherente y de amplio alcance destinado a restablecer la viabilidad a largo plazo de la empresa en un plazo de tiempo razonable. La reestructuración suele constar de los siguientes elementos: la reestructuración de todos los sectores de actividad de la empresa, la reorganización y racionalización de su actividad básica, incluida la supresión de las actividades que generen pérdidas, y la reestructuración financiera. Las operaciones de reestructuración que se beneficien de ayuda estatal no pueden limitarse, sin embargo, a una ayuda financiera concebida exclusivamente para compensar pérdidas incurridas anteriormente, sin intervenir sobre las causas de tales pérdidas, es decir, sin llevar a cabo una verdadera reestructuración. Además, la reestructuración debe financiarse, por lo menos en parte, mediante los recursos propios de la empresa o de fuentes externas libres de ayuda estatal y la ayuda estatal debe limitarse al mínimo necesario para restablecer la viabilidad. Por último, deben existir medidas compensatorias que mitiguen el efecto de falseamiento de la ayuda.
- (231) Teniendo en cuenta que la ayuda de reestructuración produce, por su naturaleza, graves falseamientos, la Comisión considera que las ayudas concedidas a empresas en crisis solo pueden contribuir al desarrollo de la actividad económica sin alterar las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común si se cumplen todas las condiciones establecidas en las Directrices.
- a) Empresas subvencionables
- (232) Para poder acogerse a una ayuda de salvamento o reestructuración, la empresa debe cumplir las condiciones de empresa en crisis en el sentido de lo dispuesto en las Directrices. Como figura en el cuadro 1, la situación financiera del Astillero Gdańsk se ha caracterizado, al menos desde 2002, por una carencia permanente de liquidez y un nivel creciente de pérdidas. Por tanto, el Astillero Gdańsk es una empresa en crisis en el sentido de lo dispuesto en el apartado 11 de las Directrices.
- (233) De conformidad con el apartado 73 de las Directrices, si la empresa interesada ha recibido anteriormente una ayuda de salvamento o de reestructuración, incluida toda ayuda no notificada, y si han transcurrido menos de diez años ya sea desde la concesión de la ayuda de salvamento o desde la finalización del período de reestructuración o desde la interrupción de la aplicación del plan (aplicándose la fecha más reciente), la Comisión no autorizará nuevas ayudas de salvamento o de reestructuración (principio de «ayuda única»).
- (234) En su Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal la Comisión señaló que el Astillero Gdańsk fue sometido en 1998 a una reestructuración, que, en opinión de las autoridades polacas, carecía de todo elemento de ayuda estatal. La Comisión aceptó la posición de las autoridades polacas sobre este asunto. El procedimiento de investigación no ha puesto de manifiesto que esta reestructuración implicase ayuda estatal.
- (235) Además, la ayuda estatal concedida al Astillero Gdańsk desde 2002 ha contribuido a la realización de un único proceso de reestructuración.
- (236) Por consiguiente, la Comisión concluye que se ha respetado el principio de «ayuda única».
- b) Restablecimiento de la viabilidad a largo plazo
- (237) De conformidad con el apartado 34 de las Directrices, la concesión de la ayuda debe estar supeditada a la ejecución del plan de reestructuración, que debe permitir a la empresa restablecer la viabilidad en un plazo razonable. El restablecimiento de la viabilidad significa que la empresa, al término de la reestructuración, esté en condiciones de cubrir todos sus costes y lograr una rentabilidad de los fondos propios que le permita afrontar la competencia con sus propias fuerzas. La reestructuración se ha de llevar a cabo lo antes posible.

⁽⁴⁰⁾ DO C 317 de 30.12.2003, p. 11.

- (238) La Comisión observa que, en el transcurso del procedimiento de investigación formal, evaluó dos planes de reestructuración (marzo de 2004 y 2006) elaborados por la dirección del astillero y aprobados por su accionista mayoritario, el Estado. La Comisión concluyó que sus serias dudas en cuanto a si los dos planes restablecerían la viabilidad del astillero no se habían disipado. A continuación, la Comisión evaluó el plan de reestructuración conjunto elaborado por ISD Polska en 2008 con vistas a la fusión de los Astilleros Gdańsk y Gdynia. En su Decisión de 6 de noviembre de 2008, relativa a la investigación de las ayudas estatales recibidas por el Astillero Gdynia ⁽⁴¹⁾, la Comisión concluyó que no se había demostrado que el plan de reestructuración conjunto garantizase el restablecimiento de la viabilidad a largo plazo de ambos astilleros.
- (239) Por último, en 2009 las autoridades polacas presentaron el plan de reestructuración elaborado por el nuevo propietario del Astillero Gdańsk, ISD Polska, que sustituye a todos los planes de reestructuración presentados anteriormente a la Comisión. Por ello, a partir de ahora la Comisión evaluará exclusivamente el plan de reestructuración de 2009.
- (240) Las dificultades del astillero fueron causadas y exacerbadas por años de inversiones desaprovechadas, mala gestión y ausencia de unas medidas de limitación de riesgos adecuadas. Estas deficiencias internas, combinadas con el carácter cíclico del mercado de la construcción naval, el incremento del precio del acero y la apreciación del zloty polaco, han llevado a que el astillero incurra en pérdidas significativas, a la acumulación de pasivo, la insuficiencia de capital de explotación y a otras ineficiencias y retrasos en el proceso productivo.
- (241) En opinión de la Comisión, se ha demostrado que las medidas de reestructuración propuestas resolverán los problemas del astillero y son lo suficientemente ambiciosas, la estrategia escogida de diversificar las actividades de la empresa es creíble y las estimaciones financieras se basan en hipótesis realistas. Por tanto, ha quedado acreditado que el plan de reestructuración de 2009 conducirá al restablecimiento de la viabilidad a largo plazo del astillero.
- (242) La Comisión señala que el plan de reestructuración de 2009 ha sido elaborado por el nuevo propietario del astillero, que ya ha invertido cuantiosos fondos privados para la compra de esta empresa (305 millones PLN aportados y [...] millones PLN destinados a la adquisición de acciones a los accionistas) y se ha comprometido a ejecutar plenamente el plan con el convencimiento de que le reportará un beneficio razonable. El hecho de que un inversor privado haya invertido grandes cantidades en el astillero y tenga la intención de financiar el plan de reestructuración de 2009 pone de manifiesto, en opinión de la Comisión, que un operador de mercado está convencido de que el Astillero Gdańsk puede volver a ser rentable. Además, ISD Polska ha demostrado que acumula una valiosa experiencia en la reestructuración con éxito de empresas en crisis (Huta Częstochowa), lo que aporta una garantía adicional a la credibilidad del plan.
- (243) Por lo que respecta a la estrategia empresarial del astillero, la Comisión considera que la diversificación de actividades prevista no solo hará a la empresa menos vulnerable a los cambios cíclicos, sino que también le permitirá usar sus capacidades de transformación de acero de manera más eficiente y beneficiarse de nuevas oportunidades de mercado en la producción de aerogeneradores. Por otra parte, la diversificación de actividades hará posible que se dividan en varias actividades los costes fijos de la empresa y la hará más resistente a las condiciones cambiantes del mercado.
- (244) La Comisión considera que las medidas de reestructuración previstas subsanarán adecuadamente las deficiencias del astillero. El plan presenta una estrategia detallada para la ejecución de todas las medidas de reestructuración, especialmente en los ámbitos de la organización, la planificación, el ciclo productivo, los suministros, la logística y el empleo.
- (245) La Comisión señala que el plan prevé una reestructuración ambiciosa de la plantilla, basada en una reducción significativa de la mano de obra, por una parte, y un aumento salarial, por otra. El plan de reestructuración reconoce que entre los principales problemas del astillero se encuentran los elevados niveles de absentismo y rotación y la escasa eficiencia de las estructuras laborales y salariales. La Comisión considera que las medidas previstas, tales como los aumentos salariales y la instauración de sistemas de trayectoria profesional y de fidelidad definidos, resolverán los problemas detectados. La Comisión señala que ya se ha reducido la plantilla en un [...más del 20] % desde 2006. En 2008, el salario mensual medio en las actividades directamente ligadas a la producción se incrementó en un [...más del 20] % desde 2005. El plan contempla nuevos incrementos salariales: del [...] % en 2009, del [...] en 2010, del [...] % en 2011, y del [...] % en 2012, al tiempo que reconoce también que, como resultado de la recesión económica

⁽⁴¹⁾ Decisión de la Comisión C(2008) 6771 de 6 de noviembre de 2008 en el asunto C 17/05. Ayuda de reestructuración para el Astillero Gdynia, pendiente de publicación.

y el cierre de los Astilleros Gdynia y Szczecin, han disminuido las expectativas económicas de los trabajadores.

- (246) El plan de reestructuración de 2009 explica que un incremento de la eficiencia productiva y una cooperación más frecuente con los subcontratistas harán que se necesite un menor número de trabajadores en el astillero. En el plan se establece también el impacto financiero de la reducción de la plantilla. Sobre la base de los argumentos anteriores, la Comisión estima que la reestructuración de la plantilla prevista será lo suficientemente ambiciosa para resolver los problemas del astillero.
- (247) Por lo que se refiere a la actividad de construcción naval, la Comisión considera que la estrategia prevista de reducirla de manera significativa y de especializarse en la construcción de buques *off-shore* semiequipados es razonable. Además, el inversor ha demostrado que la estrategia elegida es realista, habida cuenta de que en 2008 de los seis buques que salieron de las instalaciones del astillero cinco eran cascos de buques *off-shore*.
- (248) En cuanto a la actividad de construcción naval, el plan prevé varias medidas destinadas a abordar las causas externas más importantes de las dificultades actuales del astillero. El plan incluye cláusulas de indización en los contratos de construcción naval con objeto de transferir al armador, aunque sea parcialmente, los riesgos asociados a los costes salariales y de materiales. Por otra parte, el plan de reestructuración de 2009 prevé la aplicación de una estrategia de cobertura pormenorizada con el fin de mitigar los riesgos cambiarios. La Comisión considera que las medidas propuestas son adecuadas. El análisis de sensibilidad presentado demuestra que las medidas previstas harán que la empresa sea relativamente resistente a la evolución de las condiciones del mercado, como pueden ser las fluctuaciones de los tipos de cambio.
- (249) En cuanto a la producción de estructuras de acero, el plan de reestructuración incluye un plan de negocio separado basado en el análisis de mercado elaborado por un consultor externo de ISD Polska. El plan afirma que las perspectivas de desarrollo de este segmento del mercado en Polonia son buenas y subraya las ventajas que presenta su localización junto al Mar Báltico. Además, a los puntos fuertes de la empresa se debe añadir la experiencia de ISD Polska en la producción y venta de estructuras de acero. El plan se fija un objetivo de producción de unas [... más de 50 000] toneladas a partir de 2013, que se ha de lograr gracias a un incremento gradual en los próximos años. Este nivel de producción debe dar al Astillero Gdańsk una cuota del [...] % del mercado polaco.
- (250) Se ha demostrado que los planes destinados a incrementar la producción de estructuras de acero son realistas porque ya en 2008, primer año después de que el astillero fuese adquirido por ISD Polska, la empresa consiguió producir y vender más de 10 000 toneladas de estructuras de acero, lo que superaba ampliamente las expectativas iniciales del inversor. Por otra parte, en Huta Częstochowa, ISD Polska consiguió incrementar las ventas de [... más de 30 000] toneladas en 2004 a [... más de 50 000] toneladas en 2006 y a [... más de 90 000] toneladas en 2008.
- (251) En Polonia la producción de estructuras de acero ha ido creciendo regularmente desde los años noventa. En 2003, los productores polacos fabricaron estructuras de acero por valor de 6 millones PLN, mientras que las cifras correspondientes a 2006 y 2007 fueron de 9,4 millones PLN y 12,5 millones PLN, respectivamente. Ello indica que el mercado presenta una tendencia al alza. Se cree que la demanda de estructuras de acero aumentará en Polonia en los próximos años. El plan de negocio reconoce que, aunque la demanda ha caído como consecuencia de la actual recesión económica, se espera que se reactive con las inversiones cofinanciadas en Polonia por los Fondos Estructurales de la UE y con importantes proyectos de infraestructura.
- (252) El inversor ha facilitado una copia de los contratos celebrados para la entrega de estructuras de acero, como por ejemplo un pedido realizado por [...] Sp. z o.o. a ISD Trade, filial del Grupo ISD que se ocupa de las ventas de estructuras de acero, para el suministro de estructuras de acero con un volumen total de 25 000-30 000 toneladas en 2008. Si bien no está claro qué proporción del pedido se ha de realizar en el Astillero Gdańsk y en Huta Częstochowa, respectivamente, ello indica que existe demanda en el mercado y que ISD Polska está en condiciones de atraer clientes y encontrar compradores para sus productos. Por consiguiente, la Comisión considera que las ventas de estructuras de acero previstas en el plan de reestructuración de 2009 son realistas.
- (253) Se ha acreditado que los márgenes de beneficio previstos son realistas. Dichos márgenes son inferiores a los alcanzados actualmente por ISD Polska (los márgenes sobre las ventas ascendieron al [... más del 10] % en 2006, al [... entre el 10 y el 20] % en 2007, y al [... más del 10] % en 2008), mientras que los márgenes futuros previstos para el Astillero Gdańsk basándose en el EBITDA ascienden al [... no más del 10] %. La Comisión estima, por tanto, que las ventas y los resultados financieros previstos para la producción de estructuras de acero pueden considerarse prudentes y creíbles.
- (254) La Comisión considera que la producción de estructuras de acero en el Astillero Gdańsk se basará en la capacidad de transformación de acero ya existente que se utiliza para la construcción naval. Por tanto, el incremento significativo previsto en la producción se logrará con inversiones relativamente pequeñas, lo que explica el nivel relativamente elevado de la tasa de rendimiento interno en este sector.

- (255) Sobre la base de la información disponible, la Comisión concluye que el negocio de la construcción de estructuras de acero, que debe formar parte integrante y significativa de la actividad del nuevo astillero, se basa en un análisis verosímil de la competitividad del nuevo astillero. El análisis del mercado demuestra que las ventas y los resultados financieros previstos son realistas. Se ha demostrado que el plan se basa en hipótesis realistas.
- (256) Por lo que respecta a la producción de aerogeneradores, el plan de reestructuración de 2009 incluye un plan de negocio separado para el Astillero Gdańsk. El plan se basa en un análisis del mercado que muestra buenas perspectivas para las empresas que se introduzcan en este segmento. La empresa tendrá acceso a suministros regulares de Huta Częstochowa, dispondrá de una buena localización que hará posible el transporte de los productos por mar y se beneficiará de la experiencia de ISD Polska en la producción de aerogeneradores. Además, el plan muestra que la demanda de aerogeneradores aumentará como consecuencia de incentivos legales (destinados a fomentar las fuentes renovables de energía) y factores económicos (por ejemplo, las fluctuaciones de los precios de las materias primas). De acuerdo con análisis independientes, en 2010 los aerogeneradores producirán 172 millones de MW de energía, y 378 millones de MW ⁽⁴²⁾, en 2015.
- (257) La empresa ha aportado elementos de prueba de que en febrero y abril de 2009 mantuvo conversaciones con constructores potencialmente interesados en la construcción de una fábrica de aerogeneradores ⁽⁴³⁾. Estas conversaciones confirmaron las hipótesis del inversor en relación con el coste y el calendario del desarrollo del proyecto.
- (258) El plan presenta en detalle las hipótesis en las que se sustentan las previsiones financieras, como por ejemplo, los ingresos, sobre la base de información procedente de los compradores potenciales, los costes, basados en previsiones sobre los precios de la energía y el acero, y el empleo de unos [...] trabajadores, etc. La Comisión considera que se ha demostrado que estas hipótesis son creíbles y que, por tanto, los resultados financieros previstos son realistas.
- (259) Por otra parte, el hecho de que dos bancos hayan manifestado su interés por financiar la inversión en la división de aerogeneradores es una muestra más de que el proyecto es creíble y de que el mercado confía en su rentabilidad a largo plazo.
- (260) La Comisión estima que ha quedado acreditado que las estimaciones financieras totales de las tres actividades del astillero son creíbles e indican que con la ejecución del plan se logrará el restablecimiento de la viabilidad a largo plazo del astillero.
- (261) La Comisión estima que las hipótesis en que se basan las estimaciones son razonables. Se ha demostrado que se fundamentan en fuentes creíbles y son realistas. El incremento previsto de los precios al consumo y de la energía y las tendencias estimadas en los tipos de interés en el mercado interbancario se basan en análisis independientes. Los precios de venta previstos de los buques se basan en los resultados logrados hasta la fecha, los precios establecidos en los contratos, las declaraciones de intenciones y los datos de mercado.
- (262) Por lo que respecta a la evolución de los salarios, la Comisión señala que se han incrementado de modo significativo. El modelo financiero parte de la base de que los costes laborales medios por hora se incrementarán en el período 2009-2018 en un [...] más del 40] %. A pesar de que en 2009 el salario medio en el astillero será un [...]en torno a un 15] % superior al de 2007, el plan contempla nuevas subidas salariales. Habida cuenta de los factores anteriores, la crisis económica, y la tensa situación del mercado laboral en Polonia, especialmente en el sector de la construcción naval, la Comisión considera que las hipótesis relativas a la evolución de los salarios son correctas.
- (263) Por último, el análisis de sensibilidad muestra que el plan elaborado garantiza al Astillero Gdańsk la solidez suficiente para enfrentarse a los factores de riesgo que implican sus actividades. La Comisión concluye que el análisis de sensibilidad muestra que las previsiones financieras son relativamente resistentes a los cambios en las hipótesis sobre las que se basan.
- (264) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión concluye que el plan de reestructuración de 2009 es lo suficientemente sólido para garantizar el restablecimiento de la viabilidad en el Astillero Gdańsk.
- c) Ayuda circunscrita a lo estrictamente necesario
- (265) De conformidad con el apartado 43 de las Directrices, la ayuda debe limitarse a lo estrictamente necesario, es decir, a los costes necesarios para llevar a cabo la reestructuración. Se espera que el beneficiario haga una contribución significativa a la financiación de la reestructuración con cargo a sus propios recursos o mediante financiación externa obtenida en condiciones de mercado. Por una parte, esta contribución demuestra que el mercado cree que se puede restablecer la viabilidad de la empresa y, por otra, garantiza que la ayuda estatal se reduce al mínimo necesario. En el caso de grandes empresas, tales como el Astillero Gdańsk, esta contribución debe ascender por lo menos al 50 % de los costes de reestructuración. La contribución propia debe ser real y auténtica, sin incluir ningún beneficio previsto en el futuro como puede ser el flujo de tesorería (apartado 43 de las Directrices).

⁽⁴²⁾ Previsiones de la Asociación Mundial de Energía Eólica, hipótesis de base, anexo 7 del plan de reestructuración de 2009, p. 54.

⁽⁴³⁾ Anexo 18 del plan de reestructuración de 2009.

- (266) En el considerando 134 se describen los costes de reestructuración y las fuentes de financiación. La Comisión señala, por otra parte, que también se deben tomar en consideración los costes financieros relativos a las garantías sobre la producción subvencionadas por el Estado. Por tanto, los costes de reestructuración ascenderían en total a [...] más de 1 000] millones PLN. En este importe se incluyen los costes de [...] más de 1 000] millones PLN descritos en el considerando 134, el elemento de ayuda de las garantías sobre la producción, que constituyen un rasgo específico aunque habitual de la construcción naval, concedidas anteriormente al astillero por un importe de 18,9 millones PLN, y descritas en el considerando 216, y el elemento de ayuda de futuras garantías sobre la producción por un importe de 28,8 millones PLN, como se describe en el considerando 218.
- (267) La Comisión estima que los costes de reestructuración se limitan al mínimo necesario y han sido debidamente justificados. El plan de reestructuración presenta un plan de inversión claro y detallado. Las deudas contraídas con entidades públicas y privadas que siguen impagadas han sido definidas perfectamente. El plan presenta y explica claramente los costes de reestructuración de la plantilla e indica el capital necesario para mejorar el balance de la empresa. Por lo que respecta al período posterior al 1 de mayo de 2004 y anterior a la actual reestructuración llevada a cabo sobre la base del plan de reestructuración de 2009, la Comisión señala que la ayuda estatal concedida al astillero fue utilizada para cubrir pérdidas y mantener el astillero a flote, por lo que se puede considerar que cubrió las necesidades de liquidez de la empresa en el período evaluado.
- (268) El plan de reestructuración parte de la base de que la contribución propia destinada a cubrir los costes de reestructuración del Astillero Gdańsk procederá de las fuentes siguientes: aportación de capital por parte de ISD Polska (305 millones PLN), venta y arrendamiento de activos redundantes ([...] millones PLN) y financiación externa en los mercados de capitales, es decir, créditos bancarios ([...] millones PLN).
- (269) A continuación se recoge la evaluación de la Comisión de los elementos propuestos para la contribución propia.
- (270) En primer lugar, la aportación de capital por importe de 305 millones PLN ya ha sido llevada a cabo por ISD Polska, que es una empresa privada, y ya ha sido registrada y abonada. Por ello, la Comisión concluye que se debe considerar una verdadera contribución propia, con arreglo a lo definido en las Directrices.
- (271) En segundo lugar, la Comisión acepta como contribución propia real y auténtica, sobre la base de la información disponible, los ingresos procedentes de la venta o el alquiler de algunos activos, ya que se realizó y se justificó un cálculo de estos ingresos. Estos ingresos procedentes de la venta o el alquiler representan una cantidad de alrededor de [...] millones PLN.
- (272) Por lo que respecta a la financiación de [...] millones PLN que la empresa pretende obtener de fuentes externas en condiciones de mercado, la Comisión señala que la empresa ha presentado compromisos condicionales de dos bancos con el fin de cofinanciar el desarrollo del proyecto de aerogeneradores por un total de [...] millones PLN. La Comisión estima que los compromisos de los bancos son suficientes para considerar que la financiación carece de ayuda estatal y es real y auténtica con arreglo a lo dispuesto en las Directrices. En primer lugar, los compromisos de los bancos se basan en su evaluación del plan de negocio para la actividad de construcción de aerogeneradores y confirman la credibilidad del proyecto y los resultados financieros previstos. En segundo lugar, el cumplimiento de las condiciones impuestas por los bancos depende esencialmente de ISD Stocznia y no de circunstancias externas imprevisibles. Por último, los bancos han confirmado que su financiación se facilitará en las condiciones existentes en el mercado sin garantía estatal alguna.
- (273) La Comisión señala que, por lo que respecta a los permisos necesarios para llevar a cabo la actividad y al aval exigido por los bancos, ISD Stocznia ya ha adoptado medidas para garantizar el cumplimiento de las condiciones de los bancos. En primer lugar, la empresa ha solicitado a las autoridades portuarias y al Tesoro Público una autorización para ceder terrenos del Astillero Gdańsk a una entidad jurídica independiente, ISD Energia Sp. z o.o., cuya actividad consistirá en la construcción de aerogeneradores. Este permiso es necesario por razones jurídicas, ya que los terrenos están situados dentro del perímetro portuario. Nada indica que se pudiera denegar dicho permiso. En segundo lugar, por lo que se refiere al aval exigido en forma de hipoteca sobre el terreno en cuestión, ISD Stocznia ha dado la siguiente explicación: el terreno se encuentra actualmente hipotecado con el fin de garantizar el reembolso de las deudas que el astillero ha contraído con entidades públicas. Una vez se haya aprobado el plan de reestructuración del astillero y concedido la ayuda, el astillero, en aplicación del plan de reestructuración, reembolsará las deudas pendientes y se liberará el terreno de la hipoteca. Por consiguiente, la Comisión opina que, con toda probabilidad, ISD Stocznia cumplirá estas dos condiciones. Una vez se haya adoptado esta decisión, la única condición que quedará por cumplir será la aprobación por parte de los órganos de dirección de los bancos. Sobre la base de lo anteriormente expuesto, la Comisión concluye que la financiación externa prevista de [...] millones PLN, destinada a financiar el proyecto de construcción de aerogeneradores, puede ser considerada como contribución propia destinada a cubrir los costes de reestructuración, carente de ayuda estatal, real y auténtica.

- (274) En conjunto, la Comisión estima que se puede considerar que la financiación de [...unos 500] millones PLN (305 millones + [...] millones + [...] millones) es una contribución propia real y auténtica a la financiación de los costes de reestructuración. Puesto que los costes de reestructuración totales ascienden a [... más de 1 000] millones PLN, la contribución propia de este importe constituye el 45 % de dichos costes.
- (275) Por otra parte, la Comisión afirma que el astillero comenzó a reestructurarse ya en 2002. En su Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, la Comisión indicó que, a la hora de evaluar si la ayuda estatal concedida tras la adhesión de Polonia a la UE se había limitado al mínimo necesario, se tenía que tener en cuenta la ayuda concedida al astillero antes de la adhesión.
- (276) Como se afirmaba en la Decisión de incoación del procedimiento de investigación formal, en el período 2002-2004 el Astillero Gdańsk recibió 157 millones PLN de ayuda estatal. La Comisión estima que este importe cubre los costes necesarios para mantener la liquidez de la empresa en dicho período. En consecuencia, los costes de reestructuración totales desde 2002 ascienden a [...] millones PLN. Como resultado, la contribución propia de [... unos 500] millones PLN cubriría aproximadamente el 40 % de dichos costes.
- (277) La Comisión considera que el nivel del 40 %, aunque significativo, sigue estando por debajo del umbral del 50 % que suelen exigir las Directrices. No obstante, con arreglo al apartado 44 de las Directrices, en circunstancias excepcionales y en caso de dificultades especiales, la Comisión puede aceptar una contribución más baja. En primer lugar, el nivel del 40 % es significativo. En segundo lugar, la empresa está situada en una zona susceptible de recibir ayuda regional con arreglo a lo dispuesto en el artículo 87, apartado 3, letra a), del Tratado CE, que puede justificar, con arreglo al apartado 56 de las Directrices, un nivel inferior de contribución propia⁽⁴⁴⁾. En tercer lugar, la Comisión afirma que el Astillero Gdańsk ha venido atravesando dificultades financieras desde hace mucho. A pesar de su quiebra en 1996 y de haber sido absorbido por el Astillero Gdynia en 1998, el astillero (y su empresa matriz) no llevaron a cabo los cambios estructurales adecuados para adaptarse gradualmente a la economía de mercado y a la competencia internacional. Tras la adhesión de Polonia a la UE, el astillero siguió siendo propiedad del Estado durante más de tres años y toda contribución de sus accionistas en este período ha sido constitutiva de ayuda estatal. Puesto que hasta 2007 no se llevó a cabo la privatización, al actual propietario privado le resultaría difícil aportar una contribución propia equivalente a los elevados importes de ayuda concedidos al astillero hasta la fecha, sin poner en peligro la obtención de un beneficio razonable para su inversión y para el restablecimiento de la viabilidad del astillero.
- (278) Por otra parte, la Comisión valora que las autoridades polacas hayan logrado privatizar el astillero y, por esta razón, estima que la contribución propia es todo lo elevada que podría ser en estas circunstancias. La Comisión señala que los intentos infructuosos de privatizar y reestructurar los otros dos astilleros polacos de Gdynia y Szczecin ponen de manifiesto lo difícil que resulta atraer inversores privados que estén dispuestos a realizar una contribución financiera importante en un sector con una trayectoria negativa. Por consiguiente, se puede considerar que la gran implicación de ISD Polska en el Astillero Gdańsk es lo máximo que se podía conseguir.
- (279) Por otra parte, la Comisión afirma que, teniendo exclusivamente en cuenta los costes de reestructuración posteriores a 2004 (incluidas las necesidades de liquidez financiadas mediante ayuda estatal), la contribución propia asciende al 45 %. La ayuda estatal concedida al astillero entre 2002 y 2004 reduce esta contribución al 40 %, porcentaje que la Comisión considera aceptable por las razones antes mencionadas y por el hecho de que en el período anterior a 2004, cuando se concedió esta ayuda, eran de aplicación las Directrices de 1999 y no contemplaban un umbral del 50 % para las contribuciones propias. A la luz de estas Directrices y de la práctica decisoria de la Comisión en ese momento, una contribución propia del 40 % se habría considerado con toda probabilidad suficiente.
- (280) En resumen, la Comisión estima que, en este caso, considerando la larga lista de intentos por mantener la liquidez financiera de la empresa mientras era propiedad del Estado y el hecho de que el astillero se privatizó finalmente, una contribución propia del 40 % es lo suficientemente importante y garantiza que la ayuda se circunscribe al mínimo necesario para lograr la reestructuración del Astillero Gdańsk y su vuelta a la rentabilidad.
- (281) La Comisión considera que, además de la ayuda destinada a financiar los costes de reestructuración, el Astillero Gdańsk seguirá financiando sus necesidades de capital de explotación mediante ayuda estatal en forma de garantías sobre la producción facilitadas por la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación. Recibirá estas garantías en condiciones similares a las aplicadas, con arreglo al régimen carente de ayudas aprobado por la Comisión⁽⁴⁵⁾, a empresas con el perfil de riesgo más elevado. La Comisión sostiene que estas garantías constituyen ayuda estatal, como se explica en el considerando 214. No obstante, la Comisión considera que las condiciones de estas garantías, especialmente sus precios, se ajustan a las fijadas en el régimen de garantías anterior, que garantiza que la ayuda se circunscribe al mínimo necesario. La

⁽⁴⁴⁾ Véase la Decisión de la Comisión N 464/05, de 22 de febrero de 2006, relativa a una ayuda de reestructuración concedida a favor de AB Kauno ketaus liejykla (DO C 270 de 7.11.2006, p. 2).

⁽⁴⁵⁾ Decisión de la Comisión de 18 de julio de 2007 en el asunto N 105/07. Régimen de garantías para contratos de exportación, resumen en DO C 214 de 13.9.2007.

Comisión también reconoce la necesidad de estas garantías, que se suelen emplear en este sector y no se destinan exclusivamente a las empresas en crisis.

d) Prevención de falseamientos indebidos de la competencia

- (282) De conformidad con los apartados 38 a 42 de las Directrices, se han de adoptar medidas para mitigar, en la medida de lo posible, todo efecto adverso de la ayuda sobre los competidores. La ayuda no debe falsear indebidamente la competencia. Ello suele implicar la limitación de la presencia de la empresa en el mercado al término del período de reestructuración. La limitación o reducción obligatoria de la presencia de la empresa en un mercado determinado constituye una medida compensatoria para sus competidores. Esta limitación debería ser proporcional al falseamiento que la ayuda ha provocado y al peso relativo de la empresa en su mercado o mercados.
- (283) La Comisión señala que, desde 2002, el Astillero Gdańsk ha recibido elevados importes de ayuda y, de hecho, desde ese momento su presencia en el mercado ha sido posible gracias a la constante ayuda estatal otorgada de distintas formas: impago de las deudas contraídas con entidades públicas, créditos, aportaciones de capital y garantías sobre anticipos en condiciones ventajosas, sin los cuales el astillero no habría podido celebrar contratos. Además, la Comisión señala que el astillero es uno de los tres más grandes de Polonia y se encuentra entre los productores más importantes de Europa, lo que potencia el falseamiento de la competencia ocasionado por la ayuda. Por tanto, en consonancia con el apartado 40 de las Directrices, las medidas han de ser lo suficientemente ambiciosas para que guarden proporción con los efectos distorsionadores de la ayuda. La Comisión estima que las medidas compensatorias propuestas limitan suficientemente el falseamiento de la competencia ocasionado por la ayuda concedida al Astillero Gdańsk.
- (284) En primer lugar, la Comisión señala que el astillero reducirá notablemente su capacidad de construcción naval mediante el cierre de activos indispensables para realizar esta actividad y que hasta ahora han producido estrangulamientos en su proceso productivo. Esta reducción consiste en el cierre de dos de las tres gradas.
- (285) La Comisión estima que este cierre es suficiente por las razones que se exponen a continuación. A la hora de determinar el alcance de la reducción de la capacidad que era necesaria, la Comisión evaluó la capacidad técnica actual del astillero y la comparó con la capacidad potencial que el astillero podría alcanzar una vez completado el proceso de reestructuración e introducidas las mejoras en eficiencia productiva. El cierre de capacidad se había concebido para garantizar que la capacidad técnica del astillero tras la reestructuración fuera inferior a su capacidad anterior a la reestructuración llevada a cabo con ayuda estatal.
- (286) Según el consultor del Astillero Gdańsk, la capacidad actual del astillero, antes de la ejecución de cualquier medida de reestructuración, es de 165 000 CGT. El plan de reestructuración de 2009 garantiza que la capacidad futura de la grada restante o de cualquier otra infraestructura de botadura que utilice el astillero se limita a unas 100 000 CGT. Por tanto, existe claramente una reducción de la capacidad del astillero de aproximadamente un 39 %.
- (287) Por otra parte, el astillero se ha comprometido a no usar más de una instalación de botadura en un momento determinado, ya sea la grada B1 ya existente, ya sea cualquier otra instalación que pueda adquirir o de que pueda disponer el astillero por cualquier otro medio. En caso de que el astillero empiece a utilizar una nueva infraestructura de botadura, la Comisión señala que se ha comprometido a rescindir con efecto inmediato el contrato de alquiler relativo a la grada B1.
- (288) El cierre de dos de las tres gradas y el compromiso de abstenerse de utilizar más de una infraestructura de botadura, al tiempo que se limita la capacidad técnica a un nivel inferior o igual a las 100 000 CGT, despeja las dudas de la Comisión a este respecto y garantiza que la reducción de la capacidad es lo suficientemente ambiciosa como para ofrecer a los competidores del astillero una compensación significativa.
- (289) Por otra parte, la Comisión señala que el plan de reestructuración de 2009 prevé una reducción considerable de las actividades del astillero en el sector de la construcción naval. En términos generales, la empresa dejará de construir buques completos. Por tanto, se reducirá notablemente la presencia del astillero en los mercados en los que se ha producido el falseamiento de la competencia.
- (290) La Comisión afirma que se deben aplicar medidas compensatorias lo antes posible una vez que se conceda la ayuda estatal. En este caso, la empresa ha demostrado que el cierre de las dos gradas se llevará a cabo con la máxima celeridad, teniendo en cuenta la necesidad de entregar los buques ya encargados mediante contratos legalmente vinculantes con los armadores. Adelantar el cierre de las gradas provocaría graves perturbaciones en el ciclo productivo y haría imposible la entrega de los buques contratados. Por consiguiente, la Comisión concluye que está justificado el calendario de cierres propuesto. La Comisión constata que las medidas relativas al cierre de las dos gradas se han adoptado a su debido tiempo, ya que, en abril de 2009, la empresa firmó un acuerdo con el propietario de las gradas por el que la vigencia del alquiler llegaba a su término el 1 de julio de 2009, en el caso de la grada B5, y el 1 de enero de 2010, en el de la B3.

(291) Por otra parte, la Comisión considera que se limitará aún más el falseamiento de la competencia gracias a que el astillero se ha comprometido a cumplir un límite de producción anual de 100 000 CGT en 10 años a partir de la fecha de adopción de la presente Decisión. Por tanto, se han adoptado medidas para garantizar que, en los diez próximos años, las ayudas estatales que se concedan a la empresa no pueden emplearse para ampliar sus actividades de construcción naval.

(292) Habida cuenta de lo anteriormente expuesto, la Comisión concluye que las medidas compensatorias propuestas son adecuadas y lo suficientemente ambiciosas para evitar el falseamiento indebido de la competencia ocasionado por la ayuda otorgada.

IV. CONCLUSIÓN

(293) La Comisión considera que la ayuda estatal concedida al Astillero Gdańsk descrita en los considerandos 105 a 170 y en el cuadro 4 de la presente Decisión, tanto la ayuda otorgada ilegalmente conculcando lo establecido en el artículo 88, apartado 3, del Tratado CE, como la ayuda notificada no concedida hasta la fecha, es compatible con el mercado común con arreglo a las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis.

(294) La Comisión señala que el Astillero Gdańsk ha de ejecutar íntegramente el plan de reestructuración y cumplir cualesquiera otras obligaciones establecidas en virtud de la presente Decisión (apartado 47 de las Directrices). La Comisión ha de poder asegurarse de que el plan de reestructuración se está llevando a cabo adecuadamente, por medio de informes periódicos y pormenorizados que le serán presentados por las autoridades polacas (apartados 49 y siguientes de las Directrices). En el caso del Astillero Gdańsk, que es una gran empresa, el primero de estos informes tendrá que ser enviado a la Comisión a más tardar a los seis meses de la fecha de publicación de la presente Decisión. A continuación, se deberán enviar los informes a la Comisión, al menos una vez al año, en una fecha determinada, mientras no se hayan alcanzado los objetivos del plan de reestructuración. En ellos se debe incluir toda la información que la Comisión necesite para verificar la ejecución del plan de reestructuración y controlar su financiación (que se ha de realizar de conformidad con los criterios presentados a la Comisión), el calendario de pagos a la empresa y su posición financiera y la observancia de cualquier condición o compromiso contemplado en la presente Decisión. Entre otras cosas, incluirán todos los datos de utilidad en relación con las ayudas, independientemente del fin que pretendan lograr, ya sean *ad hoc* o en el marco de regímenes, que la empresa haya podido recibir durante el período de reestructuración (véanse los apartados 68 a 71 de las Directrices). En caso de que la Comisión necesite que se confirmen rápidamente determinados datos básicos tales como, por ejemplo, los relativos a los cierres o a las reducciones de capacidad, podrá exigir que se le presenten informes con mayor frecuencia (apartado 48 de las Directrices). Toda modificación del plan de reestructuración se ha de noti-

ficar con arreglo a los apartados 52 y siguientes de las Directrices. La Comisión debe asegurarse, en caso necesario con la ayuda de un consultor externo, de que los informes ofrecen información completa y precisa con arreglo a lo dispuesto en la presente Decisión.

(295) La Comisión recuerda también que es de aplicación el principio de «ayuda única» contemplado en los apartados 72 y siguientes de las Directrices.

DECIDE:

Artículo 1

1. La ayuda estatal que Polonia ha ejecutado parcialmente y que tiene la intención de conceder al Astillero Gdańsk con vistas a la ejecución de su plan de reestructuración de mayo de 2009, descrita en los considerandos 105 a 170 y en el cuadro 4 de la presente Decisión, que asciende a 555 030 639,80 PLN, es compatible con el mercado común en el sentido de lo dispuesto en el artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado CE.

2. Por otra parte, la ayuda estatal en forma de garantías concedidas por la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación que se ha ejecutado parcialmente (por un valor nominal de 346 millones PLN) y que se ha de conceder al Astillero Gdańsk para la ejecución del plan de reestructuración de 2009 (contribución máxima anual de la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación de un valor nominal de 180 millones PLN) es compatible con el mercado común en el sentido de lo dispuesto en el artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado CE.

3. Por consiguiente, se autoriza la ejecución de la ayuda estatal a que se hace referencia en el artículo 1, apartado 1, y en el artículo 2, con la condición de que se ejecuten debidamente el plan de reestructuración de 2009 y las medidas compensatorias previstas y que se cumpla la proporción prevista de contribución propia carente de ayuda estatal a los costes de reestructuración. Polonia debe presentar a la Comisión informes periódicos y detallados que le permitan verificar la ejecución del plan de reestructuración y su financiación, así como la observancia de los compromisos de reducción de la capacidad y las restricciones de producción descritos en los considerandos 284 y 291 de la presente Decisión. Los informes deberán incluir toda la información mencionada en el considerando 294 de la presente Decisión y se deberán enviar con arreglo al calendario establecido en dicho considerando.

Artículo 2

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

Hecho en Bruselas, el 22 de julio de 2009.

Por la Comisión

Neelie KROES

Miembro de la Comisión