

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2006. december 20.)

a Lengyelország által a Fabryka Samochodów Osobowych S.A. (a volt DAEWOO – FSO Motor S.A.) számára tervezett C 3/05 (ex N 592/04 (ex PL 51/04)) sz. állami támogatásról

(az értesítés a C(2006) 6628. számú dokumentummal történt)

(Kizárólag a lengyel nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2007/509/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

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

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

miután felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket ⁽¹⁾ az említett rendelkezéssel összhangban,

mivel:

1. ELJÁRÁS

- (1) Lengyelország a 2004. április 30-i levélben a csatlakozást megelőzően odaítélt támogatásként jelentette be a Bizottságnak a DAEWOO-FSO MOTOR S.A. számára nyújtott támogatást, amely társaság a nevé megváltoztatta a következőre: Fabryka Samochodów Osobowych S.A. (a továbbiakban FSO vagy a kedvezményezett). A Bizottság 2004. május 19-i levelében Lengyelországhoz fordult, hiányzó dokumentumok benyújtását kérve. E dokumentumokat 2004. június 18-án adták át. A Bizottság a 2004. augusztus 2-i levelében további információk benyújtását kérte, amelyre Lengyelország a 2004. szeptember 13-án iktatott levéllel válaszolt, valamint a 2004. október 6-i levélben, amelyre Lengyelország 2004. november 3-án válaszolt. 2004. november 9-én sor került a Bizottság és a lengyel hatóságok találkozására.
- (2) 2005. január 5-én a lengyel hatóságok elismerték azt a tényt, hogy a Bizottság a 2004. április 30-i bejelentést az Európai Közösség Szerződésének 88. cikke (3) bekezdése szerinti bejelentésként is fogja kezelni, amely bekezdés az új támogatásnak minősülő bármely eszközre vonatkozik.
- (3) A 2005. január 19-i levélben a Bizottság tájékoztatta Lengyelországot, hogy az EK-Szerződés 88. cikke (2) bekezdése szerinti eljárás kezdeményezéséről határozott azon támogatásra vonatkozóan, amelyet nem az uniós csatlakozás előtt ítéltek oda, és amely új támogatásnak minősült. A Bizottságnak az eljárás kezdeményezéséről

szóló határozatát az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* 2005. április 26-án tették közzé ⁽²⁾. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket észrevételeik benyújtására az intézkedésekkel kapcsolatban. Harmadik fél nem nyújtott be észrevételt.

- (4) A 2005. március 1-én iktatott 2005. február 28-i levélben a lengyel hatóságok kérték a hivatalos vizsgálati eljárás kezdeményezésére vonatkozó megjegyzések benyújtási határidejének meghosszabbítását. Lengyelország részleges választ adott a 2005. április 1-i levélben, amelyet 2005. április 4-én iktattak. Ugyanebben a levélben Lengyelország kérte a pótlólagos információk benyújtási határidejének 2005. április 15-ig történő meghosszabbítását, a szerkezetátalakítási tervének aktualizálásához szükséges időre való tekintettel. A lengyel hatóságok a 2005. április 27-i levélben, amelyet 2005. április 29-én iktattak, újra kérték a pótlólagos információk benyújtási határidejének meghosszabbítását 2005. május 13-ig. Ezeket az információkat, a szerkezetátalakítás tervének aktualizálásával együtt a 2005. május 31-i levélben nyújtották be, amely 2005. június 2-án lett iktatva. Pótlólagos megjegyzéseket nyújtottak be a 2005. június 13-i levélben, amelyet 2005. június 14-én iktattak.
- (5) A 2005. augusztus 4-i levélben, amely 2005. augusztus 8-án lett iktatva, Lengyelország értesítette a Bizottságot arról, hogy az FSO számára új befektetőt talált. A 2005. szeptember 28-án kelt és 2005. szeptember 29-én iktatott levélben a lengyel hatóságok tájékoztatták a Bizottságot a szerkezetátalakítás aktualizálásáról, amely a gyártott modellek leírásával együtt 2005. novemberében lesz benyújtva. A 2005. november 16-i levélben, amelyet másnap lett iktatva, Lengyelország benyújtotta az FSO készletértékelésének angol nyelvű változatát. 2005. december 12-én a Bizottság kérte pótlólagos információk megadását. A lengyel hatóságok a pótlólagos információkat a 2005. december 15-i levélben adták meg, amelyet 2005. december 19-én iktattak. Ez a levél tartalmazta a szerkezetátalakítás tervbe vett aktualizálását. Ugyanebben a levélben Lengyelország tájékoztatta a Bizottságot arról, hogy a további információkat az elkövetkező hetekben fogja benyújtani. A 2006. január 3-i levélben, amelyet 2006. január 5-én lett iktatva, Lengyelország részleges választ adott a Bizottság 2005. december 12-i, információk benyújtását kérő levelére, és kérte a további információk benyújtási határidejének 2006. január 23-ig történő meghosszabbítását. A 2006. január 26-i levélben, amelyet 2006. január 30-án iktattak, a lengyel hatóságok

⁽¹⁾ HL C 100., 2005.4.26., 2. o.⁽²⁾ Lásd az 1. sz. lábjegyzetet.

benyújtották a pótlólagos információk egy részét, és kérték a határidő 2006. február 6-ig történő meghosszabbítását. A 2006. február 14-i levelében, amelyet 2006. február 15-én iktattak, Lengyelország benyújtotta a Bizottság 2005. december 12-i kérelmére adott válasz hiányzó elemeit.

- (6) 2006. február 21-én Brüsszelben sor került a Bizottság szolgálatainak, a lengyel hatóságoknak, az FSO vezetőségének, valamint az AvtoZAZ befektetőnek a találkozójára. 2006. március 8-án, e találkozót követően a Bizottság Lengyelországot pótlólagos információk benyújtására kérte. Lengyelország a 2006. április 6-i levélben válaszolt, amelyet másnap iktattak. A lengyel hatóságokhoz címzett 2006. április 27-i levelében a Bizottság engedélyezte a szerkezetátalakítási terv végleges verziója benyújtási határidejének meghosszabbítását 2006. május 20-ig. Lengyelország a kért információkat a 2006. május 22-i levelében nyújtotta be, amelyet másnap iktattak.
- (7) A 2006. június 28-i és a 2006. június 29-i levelekben, amelyeket másnap iktattak, a lengyel hatóságok értesítették a Bizottságot arról, hogy aláírták a licencszerződést, egy új autó modell FSO általi gyártására. A lengyel hatóságokkal 2006. június 29-én zajlott le a találkozó.
- (8) A 2006. július 5-i levelében a Bizottság további információk megadását kérte, melyeket Lengyelország a 2006. július 19-i és 2006. július 27-i levelekben nyújtott be.
- (9) A lengyel hatóságok pótlólagos információkat nyújtottak be a 2006. augusztus 30-i levélben, valamint azon a találkozón, amely 2006. augusztus 31-én zajlott le.
- (10) A 2006. szeptember 6-i levélben a Bizottság további információkat kért, amelyeket Lengyelország a 2006. október 3-i, másnap iktatott levelében adott meg. Lengyelország tájékoztatta a Bizottságot, hogy további információkat nyújt be az elkövetkező 10 munkanapon belül.
- (11) A lengyel hatóságok további információkat nyújtottak be a 2006. október 17-i levelükben, amelyet 2006. október 19-én iktattak. Ebben a levélben a hatóságok kérték egy találkozó megszervezését a Bizottság szolgálataival. Ez a találkozó 2006. november 7-én zajlott le. A találkozót követően a lengyel hatóságok elküldték a 2006. november 17-i levelüket.

2. A TÁMOGATÁS RÉSZLETES LEÍRÁSA

2.1. A támogatás kedvezményezettje

- (12) Az FSO lengyel személygépkocsi-gyártó cég. A társaság fő gyártó üzeme Varsóban van, amely az EK-Szerződés

87. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerinti támogatott területnek minősül. A cég személyautókat gyárt, valamint azok cserealkatrészeit és szerelvényeit. A kilencvenes évek vége óta jövedelmének fő forrása a Daewoo márkájú Matiz és Lanos autók gyártása. Az FSO S.A. által ellenőrzött (szolgáltató, alkatrészgyártó és értékesítő) leányvállalatok száma az 1999-beli [...] (*)-tól a jelenlegi 18-ra esett vissza.

- (13) Az FSO jogelődjének számító cég Lengyelországban az ötvenes évek óta működött, és a két legnagyobb lengyel autógyártó cégek egyike volt. 1996-ban együttműködési szerződés aláírására került sor a Daewoo Motor Corporation Ltd. (a továbbiakban: DMC) és az akkori Ipari és Kereskedelmi Minisztérium között. A Daewoo megszerelte az újonnan alapított DAEWOO-FSO MOTOR S.A. részvényeinek 70 %-át. A részvények mintegy 25 %-át az Államkincstár birtokolta, a további részeket pedig kisebb részvényesek. Azóta a társaság a Fabryka Samochodów Osobowych (FSO) nevet viseli.

2.2. A társaság nehézségei és stratégiai befektető keresése

- (14) Az FSO nehézségei főleg a legnagyobb részvényese, a DMC cég 2000-ben bekövetkezett csődjéből adódnak. Ez a Daewoo márkájú autók keresletének csökkenéséhez vezetett, mivel az ügyfelek bizonytalanságban voltak az FSO sorsát illetően, ezzel kapcsolatosan a cserealkatrészek beszerezhetősége és a szerviz vonatkozásában is. Ezen felül, az FSO-t érzékenyen érintette az új autók lengyelországi eladásában bekövetkezett jelentős esés ennek az évtizednek a kezdetén, amelyet az okozott, hogy a Nyugat-Európából behozott használt autók száma nagymértékben megnőtt. Ráadásul, az évek elteltével a gyártott mindkét típusú modell versenyképessége és értéke az EU piacán csökken, mivel, a konkurens modellekkel ellentétben, ezek nem voltak korszerűsítve. A fentiekkel kapcsolatosan, az FSO eladása az 1999. évi 189 000 darabról (melyből 179 000 Lengyelországban került eladásra) a 2001. évben 47 000 darabra csökkent. 2000-ben, 2001-ben és 2002-ben az FSO a következő nettó veszteségeket könyvelte el: 2,1 milliárd PLN (540 millió EUR ⁽³⁾), 1,1 milliárd PLN (282 millió EUR) és 425 millió PLN (109 millió EUR). Az utolsó években a gyártott autók jelentős többsége a Lanos modell volt, amelyet Ukrajnába exportáltak (összeszerelhető egységek formájában), melyeket az AvtoZAZ cég szerelt össze és adott el, amely a kereskedelmi együttműködését az FSO-val 2000-ben kezdte meg. A teljes eladás egy igen alacsony szintű volt, a társaság állandóan műveleti veszteségeket könyvelt el.

(*) Bizalmas információ.

⁽³⁾ Csupán információs célokból – a lengyel hatóságok által lengyel zlotyban (PLN) megadott minden összeget (EUR) a 2006. október 20-i árfolyamon számoltunk át euróra, azaz 1 EUR = 3,89 PLN.

1. táblázat

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Teljes eladás ⁽¹⁾ (ezer db), a összeszerelhető egységekkel együtt	189	121	47	30	35	43	47

(¹) Forrás: „A Fabryka Samochodów Osobowych S.A. bemutatása, Varsó 2006”, a dokumentumot a lengyel hatóságok 2006. augusztus 31-én nyújtották be.

- (15) A General Motors cég megszerezte a csődbe jutott DMC társaság bizonyos elemeit (a márkát, és néhány gyártó üzemet Ázsiában), és ezeket egy új leányvállalatba, a GM DAT-ba (General Motors Daewoo Auto & Technology) szervezte; de az FSO nem jutott erre a sorsra.
- (16) A nehézségek megjelenése óta az FSO egy stratégiai befektetőt keresett. 2004. februárjában a társaság kapcsolatba lépett az autóipar 29 legnagyobb társaságával, és memorandumot küldött nekik, amelyben v beruházási célként mutatta be magát. [Néhány vállalat]: AvtoZAZ, [...], [jelezte], hogy alapjában véve érdeklődik az FSO-ba való beruházás iránt. Az AvtoZAZ vállalat, az FSO fő ügyfele, kifejezte konkrét érdeklődését az FSO-val fennálló együttműködése kiszélesítésére. A lengyel kormány kizárólagos tárgyalásokat kezdett az AvtoZAZ-zal, az FSO eladása ügyében.
- (17) Az AvtoZAZ a legnagyobb autógyártó cég Ukrajnában. A vállalat számos autómárka szerelését végzi, köztük a ZAZ (saját márká), Daewoo, VAZ (az orosz Lada márkája) és Opel (⁴) márkákét. A társaság az UKRAVTO tulajdonában van, amely Ukrajnában a legnagyobb az autóforgalmazó és szerviz hálózattal rendelkezik. Az UKRAVTO néhány márká forgalmazását folytatja, köztük a ZAZ, Daewoo, Chevrolet, VAZ és Opel cégeket.
- (18) 2004. június 25-én az Államkincstár, az AvtoZAZ és az FSO szándéknyilatkozatot írt alá. A Minisztertanács 2004. november 9-i határozatában jóváhagyta az FSO Államkincstár birtokában levő részvényeinek eladását. Az FSO és az Államkincstár megegyezett, hogy a KPMG céget jelölik ki független konzultánsként, amely megállapítja a társaság piaci értékét. Alkalmazásra került a költség alapú módszer (az aktívák és a társaság kötelezettségeinek könyvelési értéke, a szükséges javításokkal), valamint a felszámolási módszer (piaci érték az FSO aktíváinak kényszer-eladása esetén, csökkentve a kötelezettségekkel). Mindkét esetben az FSO értéke negatív volt. Az Államkincstár egyidejűleg kijelölt egy másik független
- konzultáns is (PriceWaterhouseCoopers), amelynek egy önálló értékelést kellett lefolytatnia. A második konzultáns megerősítette az első értékelést.
- (19) Az eladási szerződést, amely összesen 100 PLN összegre szólt, az AvtoZAZ-zal (⁵) 2005. június 30-án írták alá. A szerződés szerint az AvtoZAZ társaság kötelezte magát az Államkincstárral egyeztetett üzleti terv megvalósítására. Ez a terv a 2005 – [...] időszakot öleli fel, és előírja egy új autó modell gyártásának megkezdését, a termelés fokozását, valamint az alkalmazás minimális szintjének fenntartását. A szerződésbe belefoglalták, hogy a Bizottságnak bejelentett állami támogatás, amely a szerkezetátalakítási tervben van előírva, akkor ítéltethető oda, ha ezt a támogatást a Bizottság jóváhagyja. A vevő kijelenti, hogy az FSO-nak nyújtandó állami támogatás az általa a társaság részéinek megvásárlásáról hozott döntésnek egyik feltétele volt.
- (20) Ideiglenesen az AvtoZAZ megszerezte (csökkentett áron) a [...] banktól, az FSO hitelezőitől, azoknak az FSO-val szemben fennálló pénzköveteléseinek 100 %-át, amelyek névleges értéke csaknem [...] összeget tett ki.
- (21) Az új autók eladása Lengyelországban 1999-ben 640 000 darabot tett ki, az FSO a piac 28 %-át fedte le, ezáltal abban az időben a gyár Lengyelországban vezető autógyártójának szerepét töltötte be. 2003-ban a Lengyelországban eladott autók száma 358 000 darabra esett vissza, melyben az FSO részesedése 2,2 %-ra csökkent (8 000-nél kevesebb eladott autó). 2004-ben az FSO Lengyelországban mindössze 3 500 autót adott el. Az FSO fő versenytársai Lengyelországban (és Európában) a Fiat, Škoda, Renault, Toyota, Opel, Peugeot, Ford, Volkswagen és Citroen cégek. A lengyel piacon az importált autók részaránya az értékesítésben az 1998. évi 25 %-ról 2003-ban 75 %-ra nőtt.

2.3. Piacok (⁶)

(⁴) A ZAZ Internet oldalán (www.ukravto.ua) 2006. január 10-én megjelent sajtóközlemény szerint, 2005-ben ez a társaság 148 163 autót gyártott. Ezekből 10 190 darab „Travria”, 6 224 „Travria Pick-Up”, 20 864 „Slavuta”, 21 379 „Sens”, 9 107 „Lanos T-150”, 697 „Opel Astra-H”, 1 915 „Opel CKD”, 6 179 „VAZ-21093”, 14 459 „VAZ-21099” modellt, valamint 57 149 egyéb autót.

(⁵) Hivatalosan a szerződést a következő felek kötötték meg: a Lengyel Köztársaság Államkincstára, valamint a Zakrytoje Akcjoneroje Obszczestwo z Inostrannoj Inwesticzej „Zaporožskij Avtomobilestroitelnyj Zawod”, melynek székhelye Zaporozsban van, Ukrajnában.

(⁶) Az ebben a szakaszban használt adatok a lengyel hatóságok által benyújtott információkból származnak.

- (22) Az Európai Unió szintjén a gyártási kapacitások 2004-ben (a 25 tagállamban) mintegy 20,8 millió autót jelentettek, miközben a tényleges termelés mindössze 14,5 millió járműt tett ki. Mivel a gyártási kapacitások kihasználása 70 %-ot tesz ki, állíthatjuk, hogy a szektorban jelentős többlettermelési kapacitás létezik. Míg 1999-ben az FSO eladási szintje az EU piacán 1 % feletti részarányt tett ki, az FSO termelése 2004-ben ezen a piacon 0,5 % alatti részaránynak felel meg.
- (23) 2003 óta az FSO termelésének többségét az AvtoZAZ társaság vásárolja meg, amely azt az ukrán piacon adja el. Az utóbbi években Ukrajnában az új autók eladásának gyors növekedése volt észlelhető. Az 2001–2005 évek között ez a mutató 65 000 darabról 265 000 darabra emelkedett. A tárgyalat piacon az FSO által gyártott Daewoo autók a következő márkákkal versenyeznek: VAZ (Lada), ZAZ, Chevrolet, valamint a Daewoo egyéb modelljeivel, melyeket nem az FSO gyárt. A Škoda, Opel, Toyota, Mitsubishi, Nissan, Renault és VW cégek jelen vannak ezen a piacon, de alacsony a részarányuk.
- (24) Az FSO tervezi a saját gyártású alkatrészek exportját [...]ba is. Az autó eladás az [...]ben 2005-ben 1,6 millió darabot tett ki. A belföldi márkák eladásának piaci rész-

vétele 72,5 %-ot tesz ki, míg az importált autók részaránya 27,5 %. Azonban az [...] márkájú autók modelljeinek gyenge minősége és elavultsága miatt az import állandóan fokozódik. Ezen felül, a külföldi autógyártók [...]ben saját üzemeket építenek. A nyugati autócégek mintegy 40 %-ának már vannak gyárai ebben a térségben, és további 16 % tervez ilyen lépéseket.

2.4. A szerkezetátalakítási terv

- (25) Amint ez a 2. táblázatból kiderül, a vezetőség az FSO S.A. és leányvállalatainak szerkezetátalakítását közvetlenül a helyzet 2000-ben bekövetkezett romlását követően megkezdte, a DMC csődbejelentése után. Az FSO S.A. alkalmazottainak számát a 2001 januárja és 2003 szeptembere közötti időszakban 2 222 fővel csökkentették. A Bizottságnak 2004 áprilisában bejelentett szerkezetátalakítási program (az „eredeti szerkezetátalakítási program”) megvalósítását a 2003. év végén kezdték meg, a befejezését 2007-re irányozták elő. Ez a program előirányozta az FSO S.A. alkalmazotti létszámának további 1 100 fővel való csökkentését, míg az alkalmazotti szintet hosszútávon mintegy 2 000 főre tervezte. Azóta ez a program nagymértékben megvalósult. 2005 végén az alkalmazottak létszámát 2 200 főre korlátozták. Ebben az időben a lengyel hatóságok kijelentették, hogy ez az alkalmazási szint megfelel az új hosszú távú célnak. Ebben az időszakban végrehajtották az FSO által ellenőrzött, leányvállalatok teljes szerkezetátalakítását, és jelentősen csökkentették az alkalmazottak létszámát ezekben a társaságokban.

2. táblázat ⁽¹⁾

Alkalmazottak létszáma az év végén

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
FSO S.A.	8 769	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	2 236
Szolgáltató, alkatrészgyártó és egyéb leányvállalatok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Az értékesítésért felelős leányvállalatok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Összesen FSO S.A. + leányvállalatok	19 099	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	6 534

⁽¹⁾ Forrás: a lengyel hatóságok 2006. augusztus 30-i válasza.

- (26) Az eredeti szerkezetátalakítási terv, melyet a Bizottságnak 2004. április 30-án jelentettek be, arra a feltételezésre támaszkodott, hogy sikerül stratégiai befektetőt találni az FSO számára még a 2006. előtt. Mivel a terv kidolgozása idején nem volt biztos, hogy a befektető mikor fog belépni a társaságba, a tervet kezdetben két változatban dolgozták ki. 2004-ben, amikor a potenciális befektetőnek a társasághoz való csatlakozása biztosabbá vált, az FSO jóváhagyta a szerkezetátalakítási terv első változatát, bár a célként kitűzött határidőket csekély

mértékben kitolták. A terv a következő intézkedéseket foglalta magában:

- a Matiz és Lanos modellek gyártási jogának meghosszabbítása 2006 végéig (a licen szerződést a GM DAT-tal 2004 áprilisában kötötték meg),

- az AvtoZAZ társaság belépése az FSO-ba stratégiai befektetőként, 2005 első negyedévének vége előtt (kezdetben: 2004 vége),
- a módosított Lanos modell termelése 2005-től kezdődően (kezdetben nem tettek erről említést),
- új saját modellek kidolgozása, és ezek gyártásának beindítása 2007-től (kezdetben a 2005/2006. évben).
- (27) Az eredeti szerkezetátalakítási tervben az FSO feltételezte, hogy hosszú távú perspektívában [130 000-tól 170 000-ig] autót fog gyártani. A hosszútávon célként előirányzott termelési mennyiséggel egyezően, tervezték a meglévő termelési kapacitás mintegy egyharmaddal való csökkentését, azaz évenkénti [200 000–230 000] autóról – kivitelve 250 munkanapon kétműszakos munkarendben – a [140 000-től 170 000-ig] darab szintjéig. 2001-től kezdve a létező termelési kapacitás kihasználása alacsony volt (25 % alatt). A lengyel hatóságok a rentabilitás küszöbét a szerkezetátalakítás után évente mintegy [100 000–150 000] darabra becsülik (?).
- (28) Következő leveleikben a lengyel hatóságok tájékoztatták a Bizottságot az eredeti szerkezetátalakítási terv megvalósításában bekövetkezett késésekről, valamint arról, hogy az eladások értéke nem éri el a középtávon előirányzott értékeket.
- (29) 2005-ben a szerkezetátalakítási tervben módosítások bevezetésére került sor, amelyek abban álltak, hogy az FSO már nem tette fel saját új modellek kidolgozását, hanem inkább egy nagy autógyártó, az úgynevezett „licenciaadó” meglévő modelljének a gyártását, melyet a „befektetőnek” az AvtoZAZ-tól való megkülönböztetésére vezettek be. Így tehát a termeléshez már minden alkatrész rendelkezésre állna, a beruházási kiadások pedig csak az FSO meglévő termelési vonalainak technológiai adaptációira korlátozódnának, amelyek lehetővé tennék az új modell gyártását. Az új terv megvalósítása céljából az FSO-nak licenciadót kell találnia.
- (30) A Bizottság úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási terv megváltoztatása – amely a befektető megnyerésén kívül egy licenciadó megszerzését is előirányozza – szükséges volt, mivel az FSO-nak nem sikerült olyan befektetőt találnia, amely nagy autógyártó lenne, és amellyel az FSO egy olyan új modellt is kidolgozhatna, amelyet az eredeti szerkezetátalakítási terv előirányzott. Az befektető – az AvtoZAZ – nem dolgozott ki saját modelleket, amelyek versenyképesek lehetnének az EU piacain.
- (31) Az befektetővel folytatott tárgyalásokat követően történt módosítások után a szerkezetátalakítási tervben további változtatások bevezetésére került sor a potenciális licenciadókkal folytatott tárgyalások figyelembevételével.
- (32) A szerkezetátalakítási terv 2005. novemberi változatában a lengyel hatóságok bejelentették, hogy az FSO-nak egy új leányvállalata létesül [...].
- (33) 2006 [...] -ban az FSO társaság a részvényesével az UkrAvto társasággal együtt aláírtak a GM DAT-tal egy jegyzőkönyvet, mely az FSO-ban egy új modell gyártására vonatkozó megállapodásokat rögzíti.
- (34) 2006 [...] -ban az FSO és az UkrAvto társaságok egy [...] szerződést kötöttek a GM DAT-tal, az [...] modell (Chevrolet Aveo) gyártására és [...]. A GM új gyártási lehetőségeket keresett [...] -ban e modell számára. A szerződés folyományaként, az FSO gyárthatja és szerelheti a fenti modellt [...] -ig. Ezenkívül [...] -ig eladhatja e modellt [...] -ban.
- (35) Ezzel egyidejűleg az FSO aláírt a GM DAT-tal egy megállapodást a Daewoo Lanos [...] modell gyártására szóló meglévő licencszerződés meghosszabbításáról. Az új szerződésnek megfelelően az FSO e modell gyártását [...] -ig, az eladását pedig [...] -ig folytathatja. Mivel a Lanos [...] modell eladása 2005-ben és 2006-ban növekedett, az FSO szándékában van e régi modelltől jelentős mennyiséget legyártani, az új [...] modell gyártásának [...] végére előirányzott beindításáig.
- (36) Az utóbbiakban bemutatott információkban a lengyel hatóságok bejelentették, hogy az FSO, a korábbi információkkal ellentétben, hosszútávon [130 000-től 170 000-ig terjedő] mennyiségű autót eladását tervezi, különösen 2008 után. E termelés egy része [...] -ban kerülne eladásra, a további rész többsége pedig [...] -ben.

(?) A lengyel hatóságok 2005. június 13-i levele.

(37) A pénzügyi szerkezetátalakításra vonatkozóan, amely a szerkezetátalakítási terv egy elemét képezi, 2003 óta döntések és intézkedések kerülnek bevezetésre a társaság eladósodásának korlátozása céljából. 2003. szeptember 22-én aláírásra került egy megegyezés az FSO fő hitelezőivel, ezek között a DMC-vel, az Államkincstárral és [...] pénzügyi intézményekkel (ezek sorában a [...] lengyel bankokkal). Ez az egyezés előirányozta a DMC-vel és az Államkincstárral szemben fennálló kötelezettségek átváltását az FSO részvényeire, ugyanannak az árfolyamnak megfelelően. Ezen idő óta bekövetkezett a

fenti átváltás. A pénzügyi intézmények [...] -ja beleegyezett az FSO-val szemben fennálló követeléseinek többségének elengedésébe. Mint már ezt kimutattuk, ettől az időtől kezdve a [...] bankok (csökkentett áron) eladták a befektetőnek az FSO-val szemben fennálló követeléseik további részeit. Már [...] millió PLN [...] feletti összeg elengedésére került sor. A legnagyobb hitelezővel kötött egyezségeken kívül az FSO 2003. szeptember 17-én kérelmet nyújtott be a bíróságon egyeztető eljárás elindítására az FSO kisebb hitelezőivel. Ez az eljárás időközben befejeződött.

3. táblázat

A kötelezettségek szerkezetátalakítása

Tétel	Kötelezettségek (ezer PLN)	Kamatok (ezer PLN)	Összesen (ezer PLN)	Részvényekre átváltott kötelezettségek (ezer PLN)	Elengedés (ezer PLN)
DMC	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Államkincstár	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Egyeztető eljárás:	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pénzügyi intézmények [...] -ja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Összesen	4 193 892	873 849	5 067 741	3 547 475	1 188 500

A hitelekkel szembeni kötelezettségek összegét az egyezségnek megfelelően adtuk meg (figyelembe véve az egyezség megkötésének napján érvényes USD átváltási árfolyamot, azaz 1 USD = 3,94 PLN).

[...]

2.5. A támogatás eszközei

(38) A Bizottság a hivatalos vizsgálati eljárás beindításának ügyében úgy ítélte meg, hogy a támogatás néhány eszközét, amelyek a szerkezetátalakítást vannak hivatva támogatni, már Lengyelországnak az EU-hoz való csatlakozása előtt odaítélték, azaz 2003 utolsó negyedévében, valamint 2004 első négy hónapjában. Azok az intézkedések nem képezik a vizsgálati eljárás tárgyát, amely csak azokra a támogatási intézkedésekre vonatkozik, amelyeket a csatlakozás után kellett odaítélni. Azonban a csatlakozást megelőzően jóváhagyott támogatást figyelembe kell venni a támogatási intézkedések összegegyeztetőségének értékelésekor, különösen a támogatásnak a szükséges minimumra való korlátozása értékelése során.

(39) Lengyelországnak az EU-hoz való csatlakozása után megítélt támogatás legnagyobb része a [...] javára tervezett jövőbeli beruházási hitelre vonatkozó [...] %-os állami garancia. A bankhitelt amerikai dollárban kell

denominálni, és ennek összegének [...] millió USD ([...] millió EUR-nak⁽⁸⁾) kell lennie. A garancia az Államkincstárt egy 83 millió USD (66 millió EUR)⁽⁹⁾ mértékű esetleges kifizetéssel terheli meg. Egy másik lényeges eszköz az FSO-val szemben fennálló 34 860 000 PLN (9 millió EUR) összegű követeléseknek a Pénzügyminisztérium által történő elengedése.

(40) Az egyes támogatási intézkedéseket az alábbi táblázatban állítottuk össze, a lengyel hatóságok által 2006. január 3-án benyújtott információknak megfelelően⁽¹⁰⁾:

⁽⁸⁾ A lengyel hatóságok által amerikai dollárban (USD) megadott minden összeget a 2006. október 20-án érvényes árfolyammal számítottunk át euróra (EUR), azaz 1 EUR = 1,26 USD.

⁽⁹⁾ A 2006. január 3-i levélben a lengyel hatóságok tájékoztatták a Bizottságot a tervezett garancia csökkentő korrekciójáról. A tisztázó eljárás beindításáról szóló döntésben felemlített támogatási intézkedések a 2004. április 30-i igénybejelentésre támaszkodnak. A bejelentés tartalmazta egy 162,5 millió USD-re szóló garancia megadásának tervét.

⁽¹⁰⁾ A 22. és 23. eszközt mellőzték a 2006. január 3-án benyújtott információkban. Azonban ezeket befoglaltuk a 2005. január 19-én kiadott EK-Szerződés 88. cikke (2) bekezdésében meghatározott eljárás kezdeményezéséről szóló határozatba. Mivel a Bizottság nem kapott információt ezen intézkedések visszavonásáról, úgy határozott, hogy ezeket is figyelembe veszi.

4. táblázat

„Állami támogatás Lengyelországnak az EU-hoz való csatlakozása után”

Sorszám	Az állami támogatást elismerő intézmény A kötelezettség fajtája	Az állami támogatás formája	Az alkalmazott eszköz névleges értéke (ezer USD-ben)
1	Ministerstwo Finansów (Pénzügyminisztérium)	Garancia és kezesség beruházási hitelre	83 000
Sorszám	Az állami támogatást elismerő intézmény A kötelezettség fajtája	Az állami támogatás formája	Tartozás leírt vagy halasztott összege/ alkalmazott intézkedések névértéke (1 000 PLN)
2	Urząd Skarbowy Warszawa-Praga (Adóhivatal Warszawa-Praga)	Elengedés	34 860
3	Zakład Ubezpieczeń Społecznych (Állami Biztosító)	Elengedés	1 586
4	Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (rövidítésben: PFRON) (Fogyatékos Személyek Állami Rehabilitációs Alapja) <i>Befizetések a PFRON-ra</i>	Elengedés, A visszafizetés halasztása 5 negyedévenkénti részlet formájában; Az első részlet 2005. június 30-án esedékes	467 382
5	Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (rövidítésben: PFRON) (Fogyatékos Személyek Állami Rehabilitációs Alapja) <i>Befizetések a PFRON-ra</i>	Elengedés, A visszafizetés halasztása 6 negyedévenkénti részlet formájában; Az első részlet 2006. január 1-én esedékes	375 375
6	Urząd m.st. Warszawy (Varsó Fővárosi Hivatal) <i>Ingatlan adó</i>	Halasztás 12 havi részletben Az első részlet 2006. január 2-án esedékes	5 836
7	Urząd m.st. Warszawy Dzielnica Białołęka (Varsó Fővárosi Hivatal, Białołęka Kerület) <i>Telkek örökös használati díja</i>	A visszafizetés elhalasztása 2005. december 31-ig	376
8	Urząd m.st. Warszawy (Varsó Fővárosi Hivatal) <i>Telkek örökös használati díja</i>	A visszafizetés elhalasztása 2005. december 31-ig	2 022
9	Starostwo Powiatowe w Elku (Járási Hivatal Elk) <i>Telkek örökös használati díja</i>	A visszafizetés elhalasztása 2005. december 31-ig	56
10	Urząd Miasta Elk (Városi Hivatal Elk) <i>Ingatlanadó</i>	A 2004. április, május havi kötelezettségek visszafizetésének elhalasztása 12 havi részlet formájában Az első részlet 2004. december 31-én esedékes	54
11	Urząd Miasta Elk (Városi Hivatal Elk) <i>Ingatlanadó</i>	A visszafizetés elhalasztása 12 havi részlet formájában Az első részlet 2005. június 30-án esedékes	323
12	Urząd MiastaKozuchów (Városi Hivatal Kozuchów) <i>Ingatlanadó</i>	A visszafizetés elhalasztása 12 havi részlet formájában Az első részlet 2005. január 1-én esedékes	458
13	Wojewoda Mazowiecki <i>Telkek örökös használati díja</i>	A 2004. évi díj elengedése	2 419
14	Urząd m.st. Warszawy (Varsó Fővárosi Hivatal)	A 2004. évi díj elengedése	397

Sorszám	Az állami támogatást elismerő intézmény A kötelezettség fajtája	Az állami támogatás formája	Tartozás leírt vagy halasztott összege/ alkalmazott intéz- kedések névértéke (1 000 PLN)
15	Starostwo Powiatowe w Opolu (Járási Hivatal Opole) Telkek örökös használati díja	A befizetés elhalasztása 2004. december 31-ig	79
16	Starostwo Powiatowe w Opolu (Járási Hivatal Opole) Telkek örökös használati díja	A befizetés elhalasztása 2005. december 31-ig	79
17	Starostwo Powiatowe w Nysie (Járási Hivatal Nysa) Telkek örökös használati díja	A befizetés elhalasztása 2004. december 31-ig	89
18	Starostwo Powiatowe w Nysie (Járási Hivatal Nysa) Telkek örökös használati díja	A befizetés elhalasztása 2005. december 31-ig	81
19	Urząd Miasta w Nysie (Városi Hivatal Nysa) Ingatlanadó	Elengedés, Visszafizetés elhalasztása fizetendő 16 negyedévenkénti részle- tekben	341 341
20	Drugi Mazowiecki Urząd Skarbowy Warszawa (2. Mazowiai Adóhivatal, Varsó) Polgári jogi tevékenység utáni adó	Elengedés	1 103
21	Drugi Mazowiecki Urząd Skarbowy Warszawa (2. Mazowiai Adóhivatal, Varsó) Polgári jogi tevékenység utáni adó	Elengedés	671
22	II Urząd Celny w Warszawie (II. Varsói Vámhivatal) – Vámok	A 2004. májusi és júniusi díj elha- lasztása 2004. decemberéig	1 050
23	II Urząd Celny w Warszawie (II. Varsói Vámhivatal) – Vámok	A 2004. júliusi és augusztusi díj elhalasztása 2005. januárig	1 000
24	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej/Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej Skarb Państwa (Környezetvédelmi és Vízgazdálkodási Nemzeti Alap/Környezetvé- delmi és Vízgazdálkodási Vajdasági Alap Allamkincstár)	Állami támogatás vagy preferenciás hitel az autók újrahasznosítási rend- szerének bevezetési és kezelési költsé- geinek finanszírozására, valamint adaptációs költségek a környezetvéde- lemben érvényes jogi követelmények betartására 2008 végéig,	7 170
		Összesen PLN-ben (a 2-24. sorok)	61 990

(41) A bejelentett támogatási intézkedések 83 millió USD (66 millió EUR), valamint 62 millió PLN (16 millió EUR) összegekre szólnak. A 2006. október 20-án érvényes árfolyamon a támogatási intézkedések összesen tehát 82 millió EUR-t vagy 318 millió PLN-t tesznek ki.

(42) A támogatási intézkedések lényeges részét képezik az FSO-val szemben fennálló állami követelések elengedései vagy fizetési elhalasztásai. Mivel a Bizottság legjobb tudomása szerint e kötelezettségeket az FSO nem fizette ki, ez a cég már kihasználta a kötelezettségei kifizetésének felfüggesztését. Úgy lehet tehát tekinteni, hogy ezen intézkedések részben már bevezetésre kerültek.

2.6. Az eljárás megindításának alapjai

(43) A Bizottság az eljárás elindítására vonatkozó határozatában jelezte, hogy az új támogatásnak a közös piaccal

való összeegyeztethetőségét a nehéz helyzetben lévő vállalatok megmentésére és szerkezetátalakítására vonatkozó megfelelő iránymutatások alapján értékelik. A nehéz helyzetben lévő vállalatok megmentését és szerkezetátalakítását célzó állami támogatásokra vonatkozó kötelező közösségi iránymutatások⁽¹¹⁾ (a továbbiakban: 2004. évi iránymutatások) 2004. október 10-én léptek hatályba. Az e dátum előtt bejelentett intézkedések vonatkozásában a megmentésre és szerkezetátalakításra vonatkozó korábbi, 1999-i⁽¹²⁾ iránymutatások (a továbbiakban: iránymutatások) kerülnek alkalmazásra. Mivel az intézkedéseket 2004. április 29-én jelentették be, ezért az 1999. évi iránymutatásokat kell alkalmazni. Emiatt a Bizottság elvégezte a bejelentett (új) támogatás előzetes értékelését az ezekben az iránymutatásokban meghatározott kritériumok alapján.

⁽¹¹⁾ HL C 244., 2004.10.1., 2. o.

⁽¹²⁾ HL C 288., 1999.10.9., 2. o.

- (44) A Bizottság elsősorban úgy ítélte meg, hogy az elmúlt években elszenvedett veszteségekre és az eladás csökkenésre való tekintettel az FSO-t egy nehéz helyzetben levő vállalatnak lehet elismerni, az iránymutatások 2.1. szakaszában foglalt kritériumoknak megfelelően.
- (45) A cég életképességének helyreállítása vonatkozásában a Bizottságnak kétségei voltak a terv bizonyos aspektusával szemben. Ezek a kétségek többek között a tervezett termelési szint egyértelműségének hiányára vonatkoztak. A Bizottság ugyancsak észrevette, hogy nem bocsátották rendelkezésére a szerkezetátalakítási terv aktualizálását, amely a lengyel hatóságok véleménye szerint a befektetővel folytatott tárgyaláson született. Fontos, hogy a Bizottság kimutatta azt is, hogy a lengyel hatóságoktól nem kapott adatokat a piaci vizsgálatokról. A Bizottság véleménye szerint az ilyen vizsgálatnak tartalmaznia kellene a teljes termelési kapacitás és a közösségi szintű kereslet értékelését, annak a megállapításával együtt, hogy a piacon van-e gyártási kapacitásfelesleg, vagy sem.
- (46) A szükségtelen konkurencia-feszültségek elkerülése tekintetében a Bizottság kimutatta, hogy nem tudott végleges álláspontra jutni, mivel, egyrészt a lengyel hatóságok nem nyújtottak be információt arra nézve, hogy azon a piacon, amelyben az FSO tevékenykedik, létezik-e termelési kapacitásfelesleg. Másrészt, Lengyelország nem jelezte, hogy az FSO és/vagy a befektető be kíván-e vezetni az életképesség eléréséhez szükséges, a szerkezetátalakítás tervben már szereplő termelési kapacitás-csökkentésen túlmutató olyan intézkedést, amelyeket kiegyenlítő intézkedéseknek lehetne tekinteni.
- (47) A támogatásnak a szükséges minimumra való korlátozása vonatkozásában a Bizottság pontosabb információkat

kért a saját hozzájárulásnak minősülő összegről, valamint a szerkezetátalakítás költségeire vonatkozó részletekről. A Bizottság kétségeit fejezte ki, vajon a támogatás a szükséges minimumra korlátozódik-e, mivel bizonyos támogatási intézkedések feltételes jellege miatt úgy tűnik, hogy azok nem voltak teljesen szükségesek.

- (48) Végül, a Bizottság megjegyezte, hogy a nyilvános hitelezőkkel az adósság szerkezetátalakításáról 2003. szeptember 22-én kötött megegyezés tartalmazhatott olyan támogatásokat is, amelyeket Lengyelországnak az EU-hoz való csatlakozását megelőzően ítéltek oda. Ezt a potenciális támogatást figyelembe kell venni az új támogatás értékelése során még akkor is, ha ennek összeegyeztethetőségét nem lehet értékelni, sem pedig a támogatást visszakövetelni.

3. LENGYELORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

- (49) A 2005-re és 2006-ra tervezett termelési szintre vonatkozó ellentmondásos számszerű adatokkal kapcsolatosan, a lengyel hatóságok a 2005. június 13-i levelükben megmagyarázták, hogy a befektetőnek a társaságba való belépési késedelme miatt szükségessé vált ezen értékek lefelé történő kiigazítása a szerkezetátalakítási terv egymás utáni verzióiban. A hatóságok kimutatták, hogy a rentabilitási küszöböt, amelyet [100 000–150 000] autóra becsültek, el kell érni [...]ben. A lengyel hatóságok a 2006. május 22-i levelükben benyújtották a 2008–2010-es évekre vonatkozó eladási prognózist. A 2006. augusztus 31-i találkozó során átnyújtott dokumentumokban a lengyel hatóságok bemutatták a prognózist 2006–2008-ra, amely megerősíti a fenti adatokat.

5. táblázat

Termelési prognózis (ezer db)	2006	2007	2008	2009	2010
A 2006. május 22-i levél szerint ⁽¹⁾			[...]	[...]	[> 200]
A 2006. augusztus 31-i dokumentum szerint (termelési prognózis, ideértve az összeszerelhető egységeket is)	[< 100]	[...]	[...]		

(¹) Ez a prognózis a [...] modellre vonatkozott, amelyre [...] szerződést csak [...]ben kötöttek.

- (50) A 2006. október 3-i levélben a lengyel hatóságok egy sokkal magasabb prognózist adtak meg a 2008-2010-es évekre. Ezekkel az információkkal összhangban az éves termelésnek ezekben az években [több mint 250 000] autó szintjén kell alakulnia.

- (51) Az eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt kérésre válaszolva, Lengyelország benyújtotta a szerkezetátalakítási terv 2005. május 31-i aktualizálását. Azóta Lengyelország bemutatta a terv egymás utáni újabb verzióit. A szerkezetátalakítás terve tartalmazza azon piacok leírását, amelyeken az FSO tevékenykedik. Mint korábban jeleztük, a terv kimutatja jelentős termelési kapacitás fölösleget meglétét az EU-ban.

(52) A kiegyenlítő intézkedések vonatkozásában Lengyelország megállapította, hogy először az FSO célkitűzésként korlátozni kívánja a termelését és az eladást mintegy [140 000–170 000] autó szintjére 2008-ig, annak ellenére, hogy képes legyártani [200 000–230 000] autót, és a reális eladási lehetőségei [140 000–170 000] autó fölött vannak. Ezen felül, az FSO korlátozta a saját eladási hálózatát, az autó eladási pontok számát a 2003. évi [...] -ről [...] -re 2006-ban. A társaság felszámolta két saját értékesítési pontját is. Harmadszor, a társaság korlátozza azon országok számát, amelyekbe a termékeit exportálja.

(53) A támogatásnak a szükséges minimumra való korlátozása tárgyában a lengyel hatóságok számos dokumentumot nyújtottak be a saját hozzájárulásként meghatározott összegekre vonatkozóan.

(54) Ezen kívül Lengyelország benyújtotta az adósság szerkezetátalakításáról 2003. szeptember 22-én megkötött megállapodás másolatát.

4. A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE

4.1. A támogatás létezése

(55) A lengyel hatóságok nem vonják kétségbe, hogy a 4. táblázatban bemutatott intézkedések állami támogatásnak minősülnek, az eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt állításnak megfelelően.

(56) A 4. táblázatban bemutatott intézkedéseken kívül, az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a nyilvános hitelezőkkel az adósságok szerkezetátalakításáról 2003. szeptember 22-én kötött megállapodás olyan támogatásokat is tartalmazhatott, amelyeket még a csatlakozás előtt ítélték oda. A Bizottság megállapította, hogy a pénzügyi intézmények az FSO-val szemben fennálló követeléseik egy részét csak olyan feltétel mellett engedték el, hogy a lengyel adóhivatal az elengedésből keletkező értékcsökkenést az adózandó jövedelmet csökkentő költségként ismeri el. Ezért a Bizottság jelezte, hogy az állam meglehetősen nagyobb engedményeket tett, mint az egyezség egyéni felei. A lengyel hatóságok benyújtották a 2003. szeptember 22-i megállapodás másolatát. A Bizottság megállapította, hogy az adósság átváltását az FSO részvényeire, amihez az Államkincstár beleegyezését adta,

párhuzamosan és ugyanolyan feltételek mellett hajtották végre, mint a DMC adósságainak átalakítását, amely a magán szektorban működő társaság. Ezen felül, a DMC által a fenti feltételek mellett átváltott összeg jelentősen nagyobb, mint az Államkincstár által átváltott. Ilyen körülmények között a Bizottság úgy ítélte meg, hogy ezeket a műveleteket a magánhitelező elvével összhangban hajtották végre, és ezért ezek nem minősülnek állami támogatásnak.

(57) Még akkor is, ha az e kérdésre vonatkozó kétségeket nem fejezték ki az eljárás megindításáról szóló határozatban, mivel erre a tranzakcióra annak kiadása után került sor, a Bizottság ellenőrizte, hogy az állam FSO-beli részeinek az AvtoZAZ javára történt eladása [...] 100 PLN áron 2005. június 30-án, nem ölelte-e fel a megszerző javára adott támogatást, amely közvetett módon az FSO javára adott támogatásnak is minősül. A Bizottság elemezte a KPMG által készített jelentést. A konzultáns cég észrevette, hogy a társaság súlyos veszteségeket szenved el, és érzékenyen érinti a termékeire való kereslet hiánya. Emiatt nem lehet helyesen alkalmazni a pénzügyi intézkedések diszkontált forgalmának módszerét. Egyedül a költség- és felszámolási módszer alkalmazható. Mindkét módszerrel kimutatták, hogy az FSO értéke [...]. A PriceWaterhouseCoopers (a továbbiakban: PWC) alapján véve egyetért a KPMG következtetéseivel. A Bizottság e jelentésekben nem talált súlyos hibákat, és úgy vélte, hogy azon események folyamánként, amelyek a KPMG értékelése napjától a tranzakcióig következtek be, a részek ára nem érte el a [...] értéket. Így hát a Bizottság elismeri, hogy ennek a tranzakciónak nincs támogatás jellegű eleme.

(58) Összefoglalásként megállapítható, hogy csupán a 4. táblázatban felsorolt intézkedések minősülnek állami támogatásnak, és képezik a jelen határozat tárgyát.

4.2. A támogatás értékének kiszámítása

(59) Az eljárás megindításának tárgyában hozott döntésben a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a 4. táblázatban felsorolt intézkedéseket nem Lengyelországnak az EU-hoz való csatlakozása, azaz 2004. május 1. előtt ítélték oda. A Bizottság azonban észrevette, hogy az FSO részvényeinek eladásáról a kormány és az AvtoZAZ társaság között 2005. június 30-án kötött szerződésben a nyilvános támogatásra vonatkozó fejezet (9. cikk) így rendelkezik: „A közigazgatás illetékes szerveinek szándékában áll – feltéve, hogy elnyerik az Európai Bizottság döntését, amely a tervezett állami támogatást a közös piac elveivel összeegyeztethetőnek ismeri el – a [...] társaságnak

állami támogatást nyújtani a szerkezetátalakításhoz. Ezt a támogatást az FSO szerkezetátalakítási tervében előírt feltételek mellett fogják nyújtani, amely jelenleg egy az Európai Bizottság előtt folyamatban levő, C 3/2005. sz. eljárás tárgya. A Vevő [...] kijelenti, hogy a Társaságnak nyújtandó nyilvános támogatás megadása, amelyről a fenti 1. bekezdésben van szó, a társaság részvényeinek vásárlása révén megvalósuló beruházásról hozott döntésének egyik feltétele volt. [...] Az állami közgazgatás illetékes szerveinek nyilatkozatát társaságnak államtámogatás-nyújtási szándékáról, amelyről a fenti 1. bekezdésben van szó, a jelen szerződéshez csatolt 6. melléklet tartalmazza.” A fentiekkel kapcsolatban a Bizottság úgy ítélte meg, hogy 2005. június 30-án létezett egy jogilag érvényes kötelezettség az állam részéről a bejelentett támogatás odaítélését illetően, azzal a feltétellel, hogy a Bizottság azt jóváhagyja.

- (60) A Bizottság megjegyezte, hogy 2005. június 30-án, valamint e dátum előtt az FSO életképességének helyreállítása nagymértékben bizonytalan volt. Ezt megerősítik a KPMG és a PWC által készített fent említett értékelések. A Bizottság különösen észrevette azt is, hogy a társaságnak nem volt licenciadója az új modell gyártására. A társaság nem tudta, hogy mit fog gyártani a jövőben. A [...] modell gyártásáról szóló szerződést csak 2006-ban írták alá. A GM DAT-tal akkor fennálló licencszerződés a *Lanos* modellre [...] -ben jár le. A *Lanos* modell termelési szintje alacsony volt, és nem volt elégséges a költségek fedezésére. Így hát a támogatást visszavonhatatlanul megígérték abban az időben, amikor a csőd kockázata magas volt.
- (61) A [...] javára szóló beruházási hitel felőlelő állami garanciában foglalt támogatás pontos összegére vonatkozóan, a lengyel hatóságok nem mutatták ki a kockázati tényező kalkulációját, amelynek segítségével értékelni lehetett volna a garancia értékét. 2006. októberéig a lengyel hatóságok mindig hangsúlyozták, hogy a garancia azért volt szükséges, mivel a társaság a rossz tapasztalatokra és azokra a veszteségekre való tekintettel, amelyeket a bankok szenvedtek el az FSO-nak korábbi hiteleket nyújtva, nem volt képest finanszírozni magát a piacon. Ezen felül, a Bizottság észrevette, hogy – amint azt a fentiekben kimutattuk –, a garancia nyújtására vonatkozó kötelezettséget abban az időben vállalták, amikor a csőd kockázata magas volt. Ilyen körülmények között a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az állami garanciában foglalt támogatás elérheti a garancia 100 %-át. Azonban, a támogatás összeegyeztethetőségének későbbi értékelése alapján, a Bizottságnak nem feltétlenül szükséges a tárgyi garanciában foglalt támogatás pontos összegének a kiszámítása.
- (62) A Bizottság megjegyzi, hogy a lengyel hatóságok a 2006. október 17-i levelükben azt állították, hogy a társaság abban az időben hiteleket kaphatott volna a piacon.

Ezzel kapcsolatosan Lengyelország kérte a garanciában foglalt támogatás összegének kiszámítását, az e garancia révén elért kamatláb csökkenés alapján. A Bizottság nem teljesítheti ezt a kérelmet. Abban az időben az állam már kötelezte magát a garancia (valamint egyéb támogatási intézkedések) odaítélésére, a támogatás összegét pedig legkésőbb arra az időre vonatkozóan kell kiszámítani, amikor az állam visszavonhatatlanul kötelezettséget vállalt támogatás megadására. Az akkoriban a piacon ajánlott összes hitel „megfertőződött” azzal a támogatással, amelynek odaítélésére az állam kötelezte magát. A piac figyelembe vette a támogatás közvetlen pozitív befolyását (valamint a közvetett befolyást – mint pl. az befektető megtalálását, amely a támogatás ígéretével vált lehetővé) a társaságra. A fentiekkel kapcsolatban a később ajánlott finanszírozási árakat nem lehet kihasználni és alapul venni azon támogatás összegének a kiszámításához, melyet a szerződésben már korábban megígért intézkedések tartalmaztak. Ezen felül, a lengyel hatóságok által a bankok hiteladási hajlandóságára vonatkozóan nem kötelező érvényűek, és nem bizonyítják, hogy bármelyik bank ténylegesen kész lenne a kérdéses nagyságú hitel megadására az FSO számára, az állam támogatása nélkül. A lengyel hatóságok véglegesen megerősítették [...] a 2006. november 17-i levelében.

- (63) Az FSO esedékes adóinak és társadalombiztosítási kötelezettségeinek későbbre való halasztása formájában adott támogatás egyenértékű a társaságnak adott hitelekkel. Amint azt fent kimutattuk, ezek a halasztások azért lettek végrehajtván, mert a csődvészély nagy volt. Ilyen körülmények között a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az ilyen halasztásokban foglalt támogatás összege a teljes elhalasztott összegnek megfelelő lehetett. Azonban a támogatás összeegyeztethetőségének későbbi értékelése alapján a Bizottságnak nem szükséges kiszámítania a tárgyi halasztásokban foglalt támogatás pontos összegét.
- (64) Emiatt a csatlakozás után nyújtott, a jelen határozatban értékelt támogatás maximális összege, 83 millió USD (66 millió EUR), valamint 62 millió PLN (16 millió EUR) összeget tesz ki. A 2006. október 20-i árfolyamokon átszámítva tehát a támogatás maximális összege 82 millió EUR-t, azaz 318 millió PLN-t tesz ki.
- (65) A csatlakozást megelőzően megítélt intézkedésekben foglalt támogatás összegére vonatkozóan a Bizottság úgy véli, hogy ezek közül néhány ugyancsak kapcsolatban áll adózási, valamint társadalombiztosítási kötelezettségek elhalasztásával. Ugyanilyen értelmezés alapján a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a Lengyelország EU-hoz való csatlakozása előtt nyújtott támogatás maximális összege egyenlő az intézkedések névleges értékeinek összegével, azaz 201 millió PLN-t (51 millió EUR) tesz ki. A Bizottságnak nem szükséges kiszámítania az ezen intézkedésekben foglalt támogatás pontos összegét.

4.3. Az értékelés jogalapja

- (66) Amint ezt az eljárás megindításáról szóló határozatban kimutattuk, a tárgyi támogatás a nehéz helyzetben lévő vállalatok megmentésére és szerkezetátalakítására vonatkozó 1999. évi (és nem a 2004. évi) közösségi iránymutatások alapján kerül értékelésre. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a támogatás megfelel a közös piacnak, ha teljesül az említett iránymutatásokban⁽¹³⁾ meghatározott minden egyes feltétel.

4.4. A vállalat jellemzése

- (67) Amint azt az eljárás megindítása ügyében hozott döntésben kimutattuk, a Bizottság úgy véli, hogy az FSO egy nehéz helyzetben lévő vállalat, és szerkezetátalakítási támogatásra alkalmasnak minősül. A lengyel hatóságok által benyújtott információk megerősítették, hogy támogatás nélkül a társaság nem lenne képes sem új részvényest, sem pedig licenciadót magához vonzani, ami a fennmaradásához szükséges volt. Ezen felül, az állam garanciája nélkül a bankok még ma sem nyújtanának az FSO-nak beruházási hitelt, amely az új modell gyártásához, és ezzel együtt a cég fennmaradásához szükséges.

- (68) A Bizottságnak ellenőriznie kell azt is, hogy az a [...] társaság, amely a garanciával biztosított beruházási kölcsön kedvezményezettje lehetne, a támogatáshoz megfelelőnek minősül-e, vagy nem. A lengyel hatóságok biztosították a Bizottságot arról, hogy a [...] – függetlenül attól a cégnévtől, amit fel fog venni – az FSO egy leányvállalata lesz, és be lesz vonva az FSO csoport konszolidált pénzügyi jelentésébe. A Lengyelország által benyújtott információk alapján megállapítható, hogy az [...] létesítése az iránymutatások értelmezése szerint nem jelenti új vállalat létesítését. Mivel az [...] egy nehéz helyzetben lévő gazdasági egység alapvető része, ezért a szerkezetátalakítási támogatásra alkalmasnak minősül.

⁽¹³⁾ Ezt megerősíti az Elsőfokú Bíróság 2004. január 14-i ítélete a T-17/03. sz. *Schmitz-Gotha Fahrzeugwerke GmbH* ügyben hozott ítélete (EBHT [2006] II-1139. o., 44. és 45. pont).

(44) Az iránymutatás 3.2.2. pontja, amely pontosítja ezt a követelményt, a szerkezetváltási tervet három anyagi feltételnek rendeli alá. Az első: a tervnek a kedvezményezett vállalkozás számára lehetővé kell tennie az életképesség ésszerű határidőn belüli és reális módon történő visszanyerését (a 3.2.2. pont A. pontja), a második: a tervnek meg kell akadályoznia a verseny torzulását, amely nem megengedhető (a 3.2.2. pont B. pontja), a harmadik: a tervnek arányban kell állnia a szerkezetátalakítás költségeivel és előnyeivel (a 3.2.2. pont C. pontja).

(45) Mivel ezek konjunktív feltételek, már az egyik hiánya elegendő ahhoz, hogy a Bizottság összeegyeztethetetlennek nyilvánítsa a szerkezetátalakítási támogatás tervét (az Elsőfokú Bíróság T-171/02. sz., *Sardagna kontra Bizottság* ügyben 2005. június 15-én hozott ítéletének (EBHT [2005] II-2123. o.) 128. pontja; ebben az értelemben lásd a *Franciaország kontra Bizottság* ügyben hozott, fent hivatkozott ítélet 49. és 50. pontját is).

4.5. Az életképesség helyreállítása

- (69) Az iránymutatások jelzik, hogy a „szerkezetátalakítási tervnek – amely időtartamának a lehető legrövidebbnek kell lennie – ésszerű időn belül helyre kell állítania a vállalkozás hosszú távú életképességét a jövőbeni működési körülményekre vonatkozó reális feltételezések alapján. [...] Az életképesség javulásának elsősorban a szerkezetátalakítási tervben foglalt belső intézkedésekből kell fakadnia [...]”

- (70) Ahogy fent rámutattunk, az FSO a jövőben önálló személygépkocsi-gyártóként fogja folytatni tevékenységét, ami azt jelenti, hogy a cég által gyártott, szerelt és eladott modellek nem egy olyan csoport fejlesztése, amelyhez a vállalat is hozzátartozik⁽¹⁴⁾. Ezért a társaságnak licencszerződést kell aláírnia az egyik nagy, saját modelleket fejlesztő autógyártóval. Ezek a társaságok megválaszthatják, hogy a saját modelleik gyártását vagy saját üzemeikben, vagy olyan független cégekben végzik, mint az FSO. A fentiekből következik, hogy licencszerződés elnyerésére törekedve, az FSO versenyezni fog a meghatározott autógyártó meglévő gyártó üzemeivel, valamint a többi független gyártóval is. Az FSO csak akkor szerezhet rendszeresen licencszerződéseket, és generálhat hasznot az adott modellekből, ha megbízható és jó teljesítményű gyártó lesz, melynek önköltségei alacsonyak.

- (71) Bizottság megállapítja, hogy a szerkezetátalakítási terv célja a fent utolsóként említett feltétel teljesítése.

- (72) Szervezési szempontból a társaság egy széleskörű szerkezetátalakítási tervet vezetett be, amely felölelte az FSO S.A.-t és a leányvállalatait is. Az FSO által felemlített problémák között ki kell hangsúlyoznunk az igazgatás túlzott tagoltságát, valamint a nem megfelelő szervezési

⁽¹⁴⁾ A lengyel hatóságok a 2006. április 6-i levélben jelezték, hogy „Licenc adása általában óhatatlanul együtt jár a licenciadó és a licencavevő közti együttműködés szorosabbá válásával. Ez ugyanúgy vonatkozik a know-how, a gyártási technológia átadására, a műszaki támogatásra, a kutatásokkal és a fejlesztéssel kapcsolatos folyamatok megoldásaira, a minőség-ellenőrzésre, de a részegységek és komponensek gyártása helyszínének kiválasztásával kapcsolatos tevékenységekre is. A licencfogadó által elért jó eredmények a licencszerződésben meghatározott feltételek megvalósítása területén, alapul szolgálhatnak további közös [...] tervek beindításához is.” A fentiekből világosan következik, hogy hosszú távú perspektívában az FSO szándéka intenzívebben részt venni új termékek fejlesztésében. Ez azonban csak nagyon távoli perspektívákra vonatkozik, és feltételezi egy sor olyan feltétel teljesítését, amelyek a jelen szakaszban csak hipotetikusak. Ezért a Bizottság az elemzését arra a feltételezésre alapozza, hogy az FSO független gyártó marad.

struktúrát. Az FSO döntést hozott a függőlegesen egymás alá rendelt szintek számának a korlátozásáról, ezek közül némelyek összekapcsolásáról – annak érdekében, hogy az igazgatási döntési szintek és a vezető beosztások számát csökkentse. A társaság változtatásokat vezetett be a funkciók elhelyezésének „térképén” is, amely néhány összevonásból, s a felesleges funkciók megszüntetéséből állt. A dolgot általánosan tekintve, mivel az alkalmazás szintje és struktúrája nem felelt meg a jelenlegi tevékenységnek és a gyártás nagyságának, a társaság jelentősen csökkentette alkalmazottainak számát, amelyet kimutatunk a 2. táblázatban. A társaság végrehajtotta a leányvállalatainak szerkezetátalakítását is, amelyek szolgáltatásokkal, alkatrészek gyártásával és eladással foglalkoznak.

(73) Pénzügyi szempontból a társaság úszott az adósságokban, amelyeket nem volt képes visszafizetni a 2000 óta elszendvedett jelentős veszteségek következtében. Azonban, amint ez a 3. táblázat kimutatja, a cégnél sikerült megállapodni a hitelezőkkel a követeléseik részvényekre való átváltásában, vagy az adósságok többségének elengedésében.

(74) A fenti leírás illusztrálja, hogy az iránymutatásokban foglalt követelményekkel összhangban, a társaság már lényeges belső intézkedéseket alkalmazott mind szervezési, mind pedig pénzügyi szempontból a versenyképességének növelése érdekében. A szerkezetátalakítás azonban csak akkor fejeződik be, amikor az FSO végrehajtja az új modell gyártásának megkezdéséhez szükséges összes beruházást, és helyreállítja azt a gyártási szintet, amely lehetővé teszi egy megfelelő haszon generálását. Így tehát, a jelenleg folyamatban levő tervek alapján úgy kellene megítélni, hogy a szerkezetátalakítás a [...] év során fejeződik be.

(75) A belső szerkezetátalakításon kívül, melynek köszönhetően az FSO jobb teljesítményű gyártóvá válik, a társaság előnyöket szerez azáltal, hogy 2005-től új részvényese van, az AvtoZAZ társaság. Ez az FSO társaság számára lehetővé teszi az UkrAvto forgalmazó hálózatához való privilegiált hozzájutást, és saját termékeinek eladását ennek közvetítésével.

(76) A Bizottság megjegyzi, hogy a szerkezetátalakítás terve nem mentes a kockázatoktól és bizonytalanságoktól. Először, az FSO-nak rendszeresen sikerrel kell licencszerződésekhez jutnia, hogy modelleket kapjon a gyártáshoz. Másodszor, az FSO függővé válik az egy vagy két gyártott autómodell nem garantálható kereskedelmi sikerétől. Harmadszor, az FSO-nak elégséges haszon árrést kell generálnia az ilyen modellek gyártásából. Az autók piacán dúló heves konkurencia, amely a tömeges piacra

irányuló autógyártók hasznának alacsony szintjét tükrözi, egy megfelelő nyereségesség elérése a teljesítmény állandó javítását és a költségek ellenőrzését követeli meg. A szerkezetátalakítás terve mindezeket a kockázatokot tartalmazza, és ha ezek bármelyike megvalósul, akkor nem lehet „előre nem látható körülményeknek” minősíteni, az iránymutatások 48. pontjának értelmében.

(77) Azonban, figyelembe véve a már megtörtént szervezési és a pénzügyi szerkezetátalakítást, az új részvényes támogatását, valamint a GM DAT-tal 2006. [...]ban a [...] modell gyártására aláírt [...] szerződést, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy megfelelően valószínűsíthető, hogy a szerkezetátalakítás terve lehetővé teszi az FSO hosszú távú életképességének helyreállítását.

4.6. A verseny indokolatlan torzulásának elkerülése

(78) Már említettük, hogy az autóipar az EU-ban fennálló gyártási kapacitásfeleslegtől szenved, valamint az autógyártók rendszeresen jelentenek be csökkentést az alkalmazottak számában. Ilyen összefüggésben a piaci mechanizmusok hatásának normális következménye, hogy a cégek eltűnnek a piacról. A jelen elemzés tárgyát képező támogatás megzavarja e mechanizmus működését, és az alkalmazkodás terheit más gyártókra hárítja át. A versenytársaknak egyelőre több versenytárral kell szembenéniük, mint ha nem került volna sor az állam beavatkozására az FSO csődtől való megmentése során. Amikor a verseny torzulásának nagyságát kívánjuk értékelni, analizálni kell azt, hogy az FSO mely piacokon tevékenykedik, és kik a versenytársai.

(79) A Bizottság úgy véli, hogy az FSO két piacon tevékenykedik. Először, az FSO már létező nagy autógyártóktól való licencszerződések vagy autógyártási megrendelések megszerzése terén versenyez. Ebben az aspektusban az FSO a meglévő – egy meghatározott nagy gyártóhoz tartozó vagy független – gyártó üzemekkel versenyez, amelyek ugyancsak képesek lennének ezen autók gyártására, és érdekeltek lennének azok szerelésének elvégzésében. A Bizottság megjegyzi, hogy az utolsó években az uniós piacon tevékeny nagy autógyártók rendszeresen egymással szembeni versenyre kényszerítik az adott térségben – leginkább Európában⁽¹⁵⁾ – található néhány üzemet az adott modell gyártásának lehetőségéért.

⁽¹⁵⁾ Az EU területén az uniós piac szükségleteire állított termelés lehetővé teszi a vámok kiküszöbölését, valamint korlátozza a szállítási költségeket. Ezért a nagy autógyártók úgy vélik, hogy a gyártóüzemek az EU területén sokkal nagyobb mértékben helyettesíthetők, mint az EU térségében és azon kívül egyaránt működők, tehát közöttük sokkal fokozottabb a verseny.

A támogatásnak köszönhetően az FSO nem jut csődbe, és versenyezni fog a termelési lehetőségeikért az adott térségben levő más gyártó üzemek kárára. A verseny ilyen torzulására sor kerülhetett, mivel az FSO licencszerződést írt alá a GM DAT társasággal a [...] modell gyártására. A [...] modell gyártását elméletileg más európai üzem is végezhetné. Mivel az FSO a jövőben további licencszerződésekért fog versenyezni, a Bizottságnak, eltekintve ezt a konkrét szerződést, jogosan feltételezi, hogy a verseny olyan torzulásai, amelyeket a fentiekben leírtunk, a jövőben sor kerül az EU-ban levő egyéb üzemek kárára. Ebben az összefüggésben a Bizottság megállapítja, hogy az EU-ban jelenleg néhány üzem gyárt olyan autókat, mint amilyenek az FSO gyártási terveiben szerepelnek. Az ilyen torzulás súlyos károkat okozhat annak a gyártó üzemnek, amelyik megszerezne az adott licencszerződést, ha az FSO elhagyná a piacot. Egy autómódel gyártása gyakran néhány száz (sőt ezer) fő alkalmazásával jár néhány éven át. Így hát az FSO-nak a piacon való jelenléte jelentős befolyással bír annak a tagállamnak a jólétére, amelyben egy másik üzem van, amely nem szerezte meg ezt a szerződést.

(80) Másodszor, az FSO által gyártott autómódel versenyezni fog más modellekkel, és elveszi tőlük a piaci részvétel egy részét. Az egymással versenyző modellek eladása csökken ahhoz a helyzethez képest, ha az FSO nem létezne. Az ilyen jellegű torzulásnak negatív hatása lesz a konkurens modelleket gyártók és azok gyártó üzeméi számára. Ha az FSO korábban elhagyta volna a piacot, akkor azon modellek gyártását, amelyeket az FSO fog kivitelezni, valószínűleg más gyártó üzemre bízna. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy a szerződés FSO általi megszerzése azt jelenti, hogy ez a társaság olcsóbb gyártást folytat. Ezért a piacon olcsóbb autók ajánlatai jelennek meg, mint ha az FSO eltűnne a piacról⁽¹⁶⁾. Ezen felül, rendszerint úgy vélik, hogy a piacon hozzáférhető gyártási kapacitások növekedése az adott termék árának csökkentését okozza. Az autók alacsonyabb árai tehát ártani fognak a versenytársaknak. A Bizottság megjegyzi, hogy a szerkezetátalakítási tervben foglalt prognózissal összhangban, az FSO termelése hosszú távon az EU-ban gyártott autók mintegy 1–2 %-át fogja kitenni. Azonban, amint ezt a lengyel hatóságok elismerték, az FSO által gyártott autók főleg a hasonló nagyságú és megközelítő árú autómódellekkel fognak konkurálni. Emiatt nem lehet úgy megítélni, hogy a piac e szegmensének része „nem nagy” az iránymutatások 36. pontjának értelmezésében.

(81) A fenti elemzéssel kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy az FSO-t a csődtől megvédő támogatás, amely a társaságot továbbra is azon a piacon tartja, amelyen gyártási kapacitásfelesleg uralkodik, negatív hatást gyakorol az FSO versenytársaira, azaz azokra a gyártó üzemekre,

amelyek ugyanennek a modellnek a gyártását akarták megszerezni, a konkurens modelleket gyártó üzemekre, valamint a konkurens modelleket gyártó nagy gyártó cégekre. Ezért a Bizottságnak az a véleménye, hogy szükség van olyan intézkedésekre, amelyek a verseny támogatás által bekövetkező torzulását korlátozzák. Az ezen intézkedések szintjére vonatkozó határozat meghozatalakor a Bizottság figyelembe vesz enyhítő körülményeket: a társaság támogatott térségben található, és a piaci részesedése nem nagy.

(82) Az eljárás során a lengyel hatóságok egy sir kiegészítő intézkedést javasoltak. Először, a lengyel hatóságok rámutattak, hogy az FSO csökkentette az eladási hálózatát az eladási pontok számának csökkentése révén. A Bizottság azonban úgy véli, hogy mivel az eladás Lengyelországban nagymértékben csökkent, és némely eladási pontnak az FSO-val szemben hátrálékos kötelezettségei vannak, vagy csődöt jelentettek be, az ilyen racionalizáció az életképesség és az eladási költségek csökkentése végett volt szükséges. Ezen felül, ezen eladási pontok némelyikét nem az FSO ellenőrizte, és az FSO által gyártott autók és más márkájú autók eladásának megszüntetéséről az eladási pont tulajdonosai döntöttek. Emiatt ez az eszköz nem minősül az FSO által foganatosított újabb törekvésnek, és nem korlátozza a társaság jelenlétét a piacon azon kívül, ami az életképesség helyreállítására való tekintettel indokolt. Ez az eszköz nem fogadható el kiegészítő intézkedésként.

(83) A lengyel hatóságok felajánlották azt is, hogy az FSO „önkéntesen” korlátozza azon országok körét, amelyekbe a társaság exportálja a termékeit. A Bizottság azonban úgy véli, hogy az FSO nem fog saját modelleket gyártani, hanem a gyártást licencszerződés alapján fogja folytatni. Az ilyen szerződés korlátozza azon országok körét, amelyekben a termékek eladása megengedett. Ezért a fenti korlátozás az üzleti tervből következik, nem jelent engedélyt az FSO részéről, amely ezt a helyzetet nem uralja. Ezen felül, az eladási prognózis ezekben az országokban nincs elégségesen megalapozva.

(84) A lengyel hatóságok felajánlották a szerelvények egy részének leszerelését az FSO gyártási vonalain. Azonban ezt a szerelvényt már úgyis egy másikkal helyettesítették, amellyel az új modell gyártására szolgál.

⁽¹⁶⁾ Mivel a fokozott verseny valószínűleg kényszeríteni fogja az FSO-ban gyártott autók nagy gyártóját az alacsonyabb költségeknek az alacsonyabb eladási árakban való megjelenítésére is.

(85) Ezen felül Lengyelország, annak kimutatásával, hogy az FSO éves gyártási kapacitása mintegy [200 000–230 000] darab autó, kétműszakos üzemben, feljárnotta a gyártási kapacitások korlátozását [140 000–170 000] darabra 2008-ig. A Bizottság megjegyzi, hogy az ilyen gyártási szint az FSO által 2008-ra prognosztizált szintnek felel meg (lásd 5. táblázat)⁽¹⁷⁾. Emiatt ez az eszköz nem jelentene a társaság számára semmilyen korlátozást.

(86) Összefoglalva, a lengyel hatóságok által feljárnott intézkedések közül egyik sem jelent engedményt az FSO részéről. Ezek az intézkedések nem korlátozzák jobban az FSO jelenlétét a piacon, mint az életképesség helyreállításának szükségességéből adódó korlátozások tennék. Ezért tehát a verseny támogatás által bekövetkező torzulását ezek nem képesek kompenzálni. Tehát nem valósul meg a verseny indokolatlan torzulásának elkerülése. Azon álláspontból kiindulva, hogy szükséges bevezetni a verseny torzulását korlátozó intézkedéseket, a Bizottság úgy határozott, hogy a támogatást csak a következő intézkedéseknek való megfelelés mellett minősíti a közös piaccal összeegyeztethetőnek:

1. A személyautók évenkénti termelését, ezek között mindenféle fajta összeszerelhető egységeket, 2011. február végéig⁽¹⁸⁾ [...] 150 000 darabra kell korlátozni.
2. A személyautók évenkénti eladását az EU⁽¹⁹⁾ területén 107 000 darabra kell korlátozni 2011. február végéig⁽²⁰⁾.
3. A fenti két feltétel az FSO-ra, annak minden jelenlegi és jövőbeli leányvállalatára, valamint az FSO részvényesei által ellenőrzött minden társaságra alkalmazandó, amennyiben az a jelenleg az FSO-hoz vagy annak leányvállalataihoz tartozó eszközt (azaz üzemek, gyártósorok) működtet.

(87) A Bizottság úgy véli, hogy ez a feltétel megfelelő a verseny támogatás által bekövetkező torzulásának korlátozására. A lengyel hatóságok által benyújtott gyártási prognózisok alapján megállapítható, hogy ez a feltétel a

társaság számára csupán két évre, maximálisan három évre és két hónapra⁽²¹⁾ jelent korlátozást. Így tehát ebben az időszakban a tárgyalat feltétel a társaságot az autók gyártásának és eladásának csökkentésére kényszeríti. Ezekből a korlátozásokból következik az is, hogy a társaság nem folyamodhat pótlólagos licencszerződésekért, amelyek gyártást követelnének meg ebben az időszakban.

(88) A termelés korlátozását (ennek időtartamát és szintjét) meghatározva, amelynek eredményeképpen a korlátozó hatás csak két évre – maximálisan három évre és két hónapra – csökken, a Bizottság figyelembe vette annak a régióknak a helyzetét, ahol a társaság található, és az alacsony piaci részesedést.

4.7. A támogatás korlátozása a szükséges minimumra

(89) A tisztázó eljárás megindításának ügyében hozott döntésben a Bizottság kétségeit fejezte ki arra vonatkozóan, hogy szükséges-e valamennyi támogatási intézkedés. A Bizottság különösen észrevette, hogy bizonyos intézkedések odaítélése attól lett függővé téve, hogy sikerül-e befektetőt találni. Ezzel együtt úgy tűnt, hogy a támogatás célja a befektető megszerzése volt, nem csupán a csőd megelőzése. A vizsgálati eljárás eloszlatta ezeket a kétségeket. A Bizottság elismerte, hogy a befektető és a licencadó támogatása nélkül a társaság önmagára hagyva nem lenne képes fennmaradni. Az FSO-nak nem voltak saját modelljei, amelyeket gyárthatott volna, sem pedig lehetősége egy teljesen új modell kifejlesztésére. Ezen felül, a 29 legnagyobb autógyártó részéről mutatkozó érdektelenség, amelyet az FSO 2004. februárjában tett kapcsolatfelvételi próbálkozások során mutatkozott meg, bizonyítja, hogy a társaság igen nehéz helyzetben volt, és hogy még a támogatás elnyerése után sem lenne kifejezetten életképes, sem pedig hasznot generáló vállalat. A fentiekkel kapcsolatban, a Bizottság elismeri, hogy az a tény, hogy a támogatás egy részét egy befektető megtalálásától tették függővé, nem okozta azt, hogy a támogatás meghaladja az FSO életképességének helyreállításához szükséges minimumot.

(90) Annak értékelése céljából, hogy a támogatás a szükséges minimumra korlátozódik-e, a Bizottság elemezte, hogy mely felek fedezték, és fogják fedezni a szerkezetátalakítás költségeit. E költségeket mindenképp a társaság kötelezettségeinek szerkezetátalakítási költségei képezik. Egy kisebb összegre volt szüksége a társaságnak ahhoz a garanciához is, amely lehetővé teszi beruházási hitel elnyerését a gyártó sor korszerűsítésének finanszírozásához, amely korszerűsítés az új modell gyártásához szükséges.

⁽¹⁷⁾ A 2006. október 3-i megváltoztatott prognózisok alapján megállapítható, hogy ez az intézkedés csupán 2008-ban jelentene korlátozást.

⁽¹⁸⁾ A termelés 2011 első két hónapjában 25 000 darabra korlátozandó.

⁽¹⁹⁾ Ebbe beleértve az új tagállamokat is, azok EU-hoz csatlakozása után.

⁽²⁰⁾ Az eladás az EU-ban 2011 első két hónapjában 17 833 darabra korlátozandó.

⁽²¹⁾ Ha az 5. táblázatban meghatározott prognózist alkalmazzuk, akkor a korlátozó hatás csak két évre és két hónapra redukálódik. Ha a 2006. október 3-i levélben megadott megemelt prognózist alkalmazzuk, akkor a korlátozó hatás három évre és két hónapra csökken.

(91) A korábban jelzettek szerint (lásd a 3. táblázat), 2003. szeptemberében az FSO megállapodást kötött a fő hitel-ezõivel. Ennek keretében a DMC társaság átalakította az FSO-val szemben fennálló, [2–3] millió (*) PLN-ra rúgó [...] követeléseit tőkévé. Az Államkincstár ugyanilyen műveletet hajtott végre [400–800] millió PLN [...] összegben. Amint ezt az (55) pontban jeleztük, a Bizottság elismeri, hogy ez az átváltás nem volt támogatás jellegű. A 2003. szeptemberi megegyezésben a magán bankok kötelezték magukat az FSO-val szemben fennálló [0,7–1,2] milliárd PLN [...] követeléseik elengedésére, és e követelés több mint felét már végrehajtották. Az FSO-val szembeni kisebb követeléseket is átstrukturizálták, amelynek eredményeként elengedésre került további [120–230] millió PLN [...]. Az adósság átalakítása és elengedése közvetlenül csökkentették a társaság megmentéséhez szükséges támogatás összegét. Ha a hitelezők nem egyeztek volna bele a követeléseik átalakításába vagy elengedésébe, akkor e kötelezettségek visszafizetése azonnal esedékessé vált volna, és szükséges lenne egy pótlólagos támogatás, amely lehetővé tenné a kötelezettségek visszafizetését és az FSO csõdjének megelőzését. Összesen, nem számítva az adósságnak az Államkincstár által végrehajtott átalakítását, az FSO magánhitelezõinek hozzájárulása [2,8–4,4] milliárd PLN [...] -t tesz ki.

(92) A fent leírt hozzájáruláson kívül Lengyelország jelezte, hogy az utolsó években az AvtoZAZ társaság előre finanszírozta az FSO-nak adott megrendeléseit, amelyek e társaság csaknem teljes termelését jelentette. Ez az előre finanszírozás lehetővé tette az FSO számára, amely ebben az idõben nem volt folyamatosan fizetõképes, a megrendelt autók termelésének finanszírozását (pl. anyagok vásárlása). A megrendelés előre finanszírozása a társaság számára lehetővé tette a tevékenység folytatását az utolsó években. Az ilyen jellegű előre finanszírozás nem elterjedt az autóiparban, különösen akkor, ha egy nehéz helyzetben levõ vállalatról van szó. Úgy lehet tekinteni, hogy az AvtoZAZ társaság az FSO javára folytatott ilyen kivételes előre finanszírozás által a társaság finanszírozását segítette, annak szerkezetátalakítása idején. E magánhozzájárulás azt jelzi, hogy a piac hitt a társaság életképességében. A lengyel hatóságok által benyújtott információkkal összhangban, az AvtoZAZ társaság által átutalt előlegfizetések összege idõnként elérte a [10–50] millió USD [...] értéket.

(93) Amint fentebb rámutattunk, a 2006. október 20-án érvényes árfolyamon számítva, a csatlakozás után odaítélendõ támogatás a maximális összege 82 millió EUR-t vagy 318 millió PLN-t tesz ki. A támogatásnak a szükséges minimumra való korlátozása értékelésekor a Bizottságnak figyelembe kell vennie a szerkezetátalakítás keretében

azt a támogatást is, amelyet már Lengyelország EU-hoz való csatlakozása elõtt odaítéltek. Amint fentebb kimutattuk, a Bizottság elismeri, hogy a Lengyelország EU-hoz való csatlakozását megelőzõ negyedévekben megítélt támogatás maximális összege 201 millió PLN (51 millió EUR)-t tesz ki. A szerkezetátalakításra szolgáló támogatás összes maximális összege tehát 519 millió PLN-t (133 millió EUR) tesz ki. A fenti megfontolások alapján arra a következtetésre lehet jutni, hogy a magánsektor hozzájárulása fedezi a szerkezetátalakítási költségek több mint 85 %-át, a támogatásnak pedig nem egészen 15 %-át. Még ha szerkezetátalakítási költségként elismernénk az adósságnak az állam által foganatosított átváltását (ennek nincs támogatás jellege), a magánsektor részaránya még akkor is meghaladja a szerkezetátalakítási költségek háromnegyedét. A Bizottság elismeri, hogy a magánhitelezõk részvételi aránya jelentõs.

(94) A fentiekkel kapcsolatosan, a Bizottság elismeri, hogy a támogatás a szükséges minimumra korlátozódik.

4.8. Az „elsõ és utolsó alkalom” elve

(95) A lengyel hatóságok által nyújtott információk alapján, a Bizottság elismeri, hogy a társaság nem kapott a szerkezetátalakítási támogatást az utolsó tíz évben. A jelenleg folyamatban levõ szerkezetátalakítás során az elsõ támogatást 2003 utolsó negyedében ítélték oda. Emiatt a fenti feltétel teljesült.

5. KÖVETKEZTETÉS

(96) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a bejelentett támogatás összegegyeztethetõ a közös piaccal, ha bizonyos feltételek teljesülnek,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A 4. táblázatban foglalt támogatási intézkedések, amelyek közül Lengyelország néhányat részlegesen vagy teljes egészében nyújtott, néhányat pedig még nem nyújtott a Fabryka Samochodów Osobowych számára, összegegyeztethetõk a közös piaccal, a 2. cikkben meghatározott kötelezettségek és feltételek mellett.

2. cikk

(1) Az FSO szerkezetátalakítási tervét, ideértve az FSO kötelezettségeinek szerkezetátalakítását, teljes egészében végre kell hajtani.

(*) Elírás – helyesen „milliárd”.

(2) A személyautók, ideértve valamennyi összeszerelhető egységet, éves termelése 150 000 darabra korlátozandó 2011. február végéig. Ez a korlátozás minden naptári évre alkalmazandó. A termelés 2011 első két hónapjában 25 000 darabra korlátozandó.

(3) A legyártott személyautók évi eladása az EU területén (ebbe beleértve az új tagállamokat is azoknak az EU-hoz való csatlakozásától fogva) 107 000 darabra korlátozandó 2011. február végéig. Ez a korlátozás minden naptári évre alkalmazandó. Az eladás az EU-ban 2011 első két hónapjában 17 833 darabra korlátozandó.

(4) A fenti két feltétel az FSO-ra alkalmazandó, és annak minden jelenlegi és jövőbeli leányvállalatára is, valamint az FSO részvényesei által ellenőrzött minden társaságra alkalmazandó, amennyiben az a jelenleg az FSO-hoz vagy annak leányvállalataihoz tartozó eszközt (azaz üzemek, gyártósorok) működtet.

(5) Abból a célból, hogy a Bizottságnak lehetőséget biztosítson az összes fenti feltétel betartásának ellenőrzésére, Lengyelország a Bizottságnak félévi jelentéseket nyújt be az FSO szerkezetátalakításának előrehaladásáról. A termelés és az eladás

korlátozása vonatkozásában Lengyelország a Bizottságnak éves jelentéseket nyújt be, amelyeket legkésőbb január végéig kell elküldeni, az előző évi termelés és eladás mennyiségére vonatkozóan. Az utolsó jelentést 2011. március végéig nyújtják be, és amely a 2011 első két hónapjában realizált termelésre és eladásra vonatkozik.

3. cikk

E határozatról szóló értesítés napjától számított két hónapon belül Lengyelország tájékoztatja a Bizottságot a határozat végrehajtására vonatkozó intézkedésekről.

4. cikk

E határozat címzettje a Lengyel Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2006. december 20-án.

A Bizottság részéről
Neelie KROES
a Bizottság tagja