

V

(Vélemények)

A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

BIZOTTSÁG

ÁLLAMI TÁMOGATÁS – LENGYELORSZÁG

Állami támogatás C 32/08 (ex N 909/06) – Lengyelország – A C. Hartwig szerkezetátalakításához nyújtott támogatás – Katowice SA

Felhívás észrevételek benyújtására az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése értelmében

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 288/04)

2008. július 16-i levelében – amelynek hiteles nyelvi változata az ezen összefoglaló utáni oldalakon olvasható – a Bizottság értesítette Lengyelországot azon döntéséről, hogy az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerint eljárást indít a fenti intézkedést illetően.

Az érdekelt felek észrevételeiket az ezen összefoglaló és az azt követő levél közzétételét követő egy hónapon belül az alábbi címre nyújthatják be:

European Commission (Európai Bizottság)
Directorate-General for Energy and Transport (Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság)
Directorate A, Internal market and Sustainability (A Igazgatóság – Belső piac és fenntarthatóság)
DM 28, 6/109
B-1049 Brussels (Brüsszel)
Fax: (32-2) 296 41 04

Ezeket az észrevételeket közlik Lengyelországgal. Az észrevételeket benyújtó érdekelt felek írásban, kérésüket megindokolva kérhetik személyazonosságuk bizalmas kezelését.

AZ ÖSSZEFOGLALÁS SZÖVEGE

Azon intézkedés/támogatás leírása, amellyel kapcsolatban a Bizottság megindítja az eljárást:

A szóban forgó eset a Przedsiębiorstwo Spedycji Międzynarodowej C. Hartwig – Katowice SA (továbbiakban: C. Hartwig) számára nyújtott szerkezetátalakítási támogatás állítólagos összeegyeztethetlenségével és a PKP Cargo SA társaságot is érintő állítólagos állami támogatással kapcsolatos.

– a C. Hartwig részére nyújtott szerkezetátalakítási kölcsön: A C. Hartwig 4 000 000 PLN összegű szerkezetátalakítási kölcsönt igényelt az Iparfejlesztési Ügynökségtől,

– a PKP Cargo SA által a C. Hartwig részére nyújtott állítólagos állami támogatás: Jövőbeni anyavállalatként a PKP Cargo SA

szándéka a C. Hartwig törzstőkéjének (...) (*) összeggel való emelése, a C. Hartwig (...) (*) összegű, kamatokkal növelt tartozásának leírása, ennek a tartozásnak a C. Hartwig társaságban birtokolt részvényeivel való helyettesítése, valamint a C. Hartwig kölcsöne vonatkozásában egy kereskedelmi banknál (...) (*) összegű garancia nyújtása,

– a PKP Cargo SA részére a C. Hartwig felvásárlásával kapcsolatban nyújtott állítólagos állami támogatás.

Az intézkedés/támogatás értékelése:

A lengyel hatóságok nem szolgáltatott információt annak bizonyítására, hogy:

– a C. Hartwig nehézségei túl súlyosak ahhoz, hogy azokat a PKP Cargo SA képes legyen egyedül megoldani; ennek megerősítése nélkül a C. Hartwig nem lehet jogosult szerkezetátalakítási támogatásra,

(*) Bizalmas adatok.

- a C. Hartwig elegendő saját forrással rendelkezik a szerkezetátalakítási folyamat finanszírozásához,
- a C. Hartwig a szerkezetátalakítást követően saját eszközeivel képes a társaság hosszú távú életképességének helyreállítására,
- a kompenzációs intézkedések elégségesek.

A Bizottságnak kétségei vannak afelől, hogy a jelen esetben a fenti feltételek teljesültek-e. A jelenlegi szakaszban a Bizottság komolyan kétségbe vonja, hogy a szerkezetátalakítási támogatás összegeyztethetőnek minősíthető-e a közös piaccal tekintettel arra, hogy az iránymutatásokban szereplő főbb feltételek közül négy feltehetően nem teljesül.

A fentiekén kívül, a jelenlegi szakaszban és a rendelkezésére álló információk alapján, a Bizottság nem biztos abban, hogy a PKP Cargo SA intézkedéseire és a C. Hartwig PKP Cargo SA általi felvásárlására rendes piaci feltételek mellett kerül majd sor, és mindez nem jár előnyökkel a C. Hartwig (kölcsönbiztosíték, a kölcsön leírása és a PKP Cargo SA általi tőkeemelés) és a PKP Cargo SA (felvásárlás) számára.

Rádásul a vizsgálat jelenlegi szakaszában a Bizottság nem tud megalapozottan nyilatkozni a fenti intézkedések közös piaccal való összegeyztethetőségéről.

A 659/1999/EK tanácsi rendelet 14. cikkével összhangban valamennyi jogellenes támogatás visszakövetelhető a kedvezményezettől.

A LEVÉL SZÖVEGE

„Komisja pragnie poinformować Polskę, że po przeanalizowaniu przekazanych przez władze polskie informacji na temat wyżej wymienionej pomocy podjęła decyzję o wszczęciu postępowania określonego w art. 88 ust. 2 Traktatu WE.

I. PROCEDURA

1. W dniu 27 lutego 2006 r., działając zgodnie z art. 88 ust. 3 Traktatu WE, Rzeczpospolita Polska zawiadomiła Komisję o zamiarze wydania przez władze polskie decyzji w sprawie przyznawania pomocy na ratowanie przedsiębiorstwa dla spółki Przedsiębiorstwo Spedycji Międzynarodowej C. Hartwig — Katowice S.A. (zwanej dalej »C. Hartwig«).
2. W dniu 22 czerwca 2006 r. Komisja zatwierdziła pomoc na ratowanie przedsiębiorstwa w postaci kredytu na kwotę 3,6 mln PLN⁽¹⁾. Kredyt ten nie został jeszcze spłacony przez C. Hartwig.
3. W dniu 27 grudnia 2006 r. władze polskie przedstawiły Komisji plan restrukturyzacji przedsiębiorstwa.
4. Komisja zwróciła się z prośbą o dodatkowe informacje w pismach z dnia 14 lutego 2007 r., 18 lipca 2007 r. i 12 marca 2008 r. Władze polskie przekazały dodatkowe informacje w dniu 31 maja 2007 r., 20 grudnia 2007 r. oraz 20 maja 2008 r.
5. W dniu 6 marca 2008 r. odbyło się również spotkanie z udziałem przedstawicieli władz polskich oraz beneficjenta.

⁽¹⁾ Pomocy nr N 133/06, Dz.U. C 207 z 30.8.2006, s. 2. W dniu 2 kwietnia 2008 r. Komisja wydała pozytywną decyzję dotyczącą pomocy w celu restrukturyzacji dla C. Hartwig Warszawa S.A. (N 506/07). Komisja odnotowuje fakt, że C. Hartwig Warszawa S.A., dla której pomoc została już zatwierdzona, i C. Hartwig Katowice S.A., dla której pomoc jest przedmiotem oceny w niniejszej decyzji, nie należą do tej samej większej grupy kapitałowej.

II. BENEFICJENT POMOCY

6. C. Hartwig jest przedsiębiorstwem spedycji międzynarodowej z siedzibą w Katowicach, w Polsce. C. Hartwig został utworzony w 1858 roku jako prywatna spółka akcyjna. Spółkę upaństwowiono w 1970 roku, a w roku 1997 przekształcono z przedsiębiorstwa państwowego w jednoosobową spółkę skarbu państwa. C. Hartwig jest klasyfikowany jako duża spółka.
7. Działalność C. Hartwig obejmuje usługi transportowe i spedycyjne, a w szczególności usługi spedycyjne związane z przywozem i wywozem drogą lądową, powietrzną i morską. Spółka specjalizuje się w spedycji kolejowej i drogowej. Oferta spółki obejmuje również przewóz ładunków przy wykorzystaniu zarówno własnych, jak i wynajętych środków transportu, organizację dostaw dokonywaną z połączeniem różnych rodzajów transportu, a także organizację dystrybucji towarów na terenie Polski. Do obszarów działalności C. Hartwig należy również zaliczyć prowadzenie obsługi celnej oraz magazynowanie towarów we własnych magazynach spedycyjnych.
8. Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej w dniu 1 maja 2004 r. w dużej mierze zmieniło warunki, w których przedsiębiorstwo prowadzi swoją działalność. Zlikwidowanie granic celnych i innych barier w handlu z krajami UE sprawiło, że C. Hartwig, jako spółka spedycyjna, zaprzestała działalności jako agent celny, co w bardzo dużym stopniu zmniejszyło zakres prowadzonej przez nią działalności gospodarczej. Wynikiem tego był spadek przychodów z działalności agencji celnych o 84 % między rokiem 2003 a 2006.
9. W latach 2003-2006 o 75 % spadły również przychody z usług spedycji kolejowej, do czego przyczyniło się podwyższenie opłat przez Polskie Koleje Państwowe w 2004 r. Spowodowało to ograniczenie działalności C. Hartwig w zakresie spedycji kolejowej.
10. W rezultacie w latach 2003-2007 nastąpił wyraźny (o 74 %) spadek łącznych przychodów C. Hartwig. W latach 2004-2007 spółka odnotowywała również straty z prowadzonej działalności.
11. W dniu 12 września 2005 r. walne zgromadzenie C. Hartwig podjęło decyzję o prywatyzacji spółki i podwyższeniu jej kapitału założycielskiego. PKP Cargo S.A., spółka będąca pod kontrolą skarbu państwa i największym operatorem kolejowych przewozów towarowych w Polsce (zwana dalej »PKP Cargo«) złożyła najwyższą ofertę (w wysokości 11 mln PLN) celem podwyższenia kapitału zakładowego. PKP Cargo została jednak wykluczona z procedury prywatyzacyjnej ze względu na jej publiczny status.
12. W dniu 9 czerwca 2006 r. procedura prywatyzacyjna została wstrzymana. Minister Skarbu Państwa postanowił wykorzystać akcje C. Hartwig jako wkład niepieniężny (aport) celem podwyższenia kapitału założycielskiego PKP Cargo. Skarb Państwa obejmie wówczas akcje PKP Cargo wyemitowane w związku z podwyższeniem kapitału założycielskiego tej spółki.
13. W poniższej tabeli przedstawiono główne dane dotyczące C. Hartwig za lata 2003-2007.

	2003	2004	2005	2006	2007
Przychody ze sprzedaży w PLN	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Wynik netto w PLN	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Wartość aktywów w PLN	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Rentowność sprzedaży netto w %	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Liczba personelu	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)

(*) Informacje poufne.

Plan restrukturyzacji

14. Plan restrukturyzacji przedstawiony przez władze polskie obejmuje następujące działania: zmianę struktury właścicielskiej, restrukturyzację zadłużenia, zmniejszenie kosztów, restrukturyzację sprzedaży oraz restrukturyzację organizacyjną.
15. Jeśli chodzi o kwestie właścicielskie, władze polskie postanowiły połączyć C. Hartwig i PKP Cargo. Ten operator kolejowy będzie posiadał 100 % akcji C. Hartwig ⁽²⁾.
16. Czynności, które PKP Cargo podejmie w stosunku do C. Hartwig w 2008 r., obejmą:
- podwyższenie kapitału o [...] (**), które obejmie Skarb Państwa w zamian za wniesione akcje C. Hartwig,
 - zamianę na kapitał w C. Hartwig około [...] (**) ([...] (**) zobowiązań plus odsetki), stanowiących obecnie zobowiązania C. Hartwig wobec PKP Cargo,
 - udzielenie nieodpłatnego poręczenia kredytu w banku komercyjnym w wysokości [...] (**); ryzyko dla PKP Cargo nie zostało oszacowane; poręczenie nie będzie zabezpieczona rzeczowymi składnikami majątku C. Hartwig.
17. Po przejęciu przez PKP Cargo C. Hartwig skoncentruje się na działalności w zakresie spedycji drogowej i kolejowej oraz logistyki. W zakresie spedycji kolejowej spółka ograniczy przewozy krajowe (stal, węgiel), natomiast rozszerzy działalność międzynarodową, koncentrując się na środkach spożywczych i chemikaliach. C. Hartwig zwiększy usługi spedycji drogowej. Ponadto spółka będzie zapewniać transport między klientami i stacjami kolejowymi we współpracy z nowym właścicielem — PKP Cargo (usługi logistyczne w zakresie dostaw »door-to-door«), głównie na Śląsku. Usługi te będą uzupełniać usługi oferowane przez PKP Cargo.
18. Zatrudnienie zostało zmniejszone o 49 osób między styczniem 2007 r. a końcem lutego 2008 r., głównie w dziale księgowości. W związku z tym C. Hartwig planuje zlecenie usług księgowych podmiotowi zewnętrznemu. Pozwoli to ograniczyć koszty personelu o niemal 1 mln PLN rocznie. Spółka dokona również sprzedaży składników

majątku, w tym nieruchomości. Udostępni to zasoby na sfinansowanie restrukturyzacji i pozwoli zmniejszyć koszty utrzymania i remontów o 0,38 mln PLN rocznie. Celem ograniczenia kosztów C. Hartwig planuje również zrezygnować z niekorzystnego leasingu swojego taboru. Z kolei budowa własnej stacji paliw przyniesie oszczędności w zakresie kosztów paliwa. Restrukturyzacja kosztów sięga łącznie kwoty 0,276 mln PLN i zostanie sfinansowana ze środków własnych.

19. Restrukturyzacja zadłużenia. Na dzień 31 grudnia 2007 r. zaległe zobowiązania z tytułu restrukturyzacji wynosiły [...] (**), uwzględniając pożyczkę na ratowanie przedsiębiorstwa w kwocie 3,6 mln PLN udzieloną przez Agencję Rozwoju Przemysłu ⁽³⁾. C. Hartwig planuje spłacić dużą część zobowiązań (w tym pożyczkę na ratowanie) w roku 2008.
20. Łączne koszty restrukturyzacji w latach 2008-2012 wyniosą [...] (**). Na pokrycie powyższych kosztów C. Hartwig przeznaczy [...] (**) ze środków własnych ([...] (**) — kredyt komercyjny poręczony przez PKP Cargo oraz [...] (**) — środki ze sprzedaży majątku C. Hartwig), natomiast pozostała kwota 4 000 000 PLN stanowi zdaniem władz polskich pomoc państwa.

III. OPIS ŚRODKÓW

21. Władze polskie zgłosiły jako pomoc państwa jedynie pożyczkę Agencji Rozwoju Przemysłu w wysokości 4 000 000 PLN (EUR 1 194 529) ⁽⁴⁾. Pożyczka zostanie udzielona w walucie polskiej, na okres 5 lat. Pożyczka będzie oprocentowana według zmiennej stopy, równej referencyjnej stopie procentowej wyznaczonej dla Polski przez Komisję Europejską. C. Hartwig zwróciła się z wnioskiem o odroczenie rozpoczęcia spłaty kapitału o jeden rok, po upływie którego rozpocznie spłatę pożyczki w miesięcznych ratach. C. Hartwig zwróciła się również z wnioskiem o odroczenie rozpoczęcia spłaty odsetek o 3 miesiące, po upływie których rozpocznie comiesięczną spłatę odsetek. Spłacane kwoty oraz harmonogram spłat zostaną określone w umowie pożyczki. Spłata pomocy na ratowanie przedsiębiorstwa nastąpi po przyjęciu przez Komisję decyzji w sprawie pożyczki na restrukturyzację.

⁽²⁾ Zob. pkt 12 niniejszej decyzji.

(**) Informacje poufne.

⁽³⁾ Decyzja Komisji z dnia 22 czerwca 2006 r. C(2006) 2319 wersja ostateczna.

⁽⁴⁾ Kurs wymiany z dnia 3 lipca 2008 r.: 1 EUR = 3,3486 PLN.

22. Komisja zamierza jednak dokonać przeglądu również szeregu innych środków związanych z restrukturyzacją C. Hartwig, do których należą:
- po pierwsze, poręczenie przez PKP Cargo kredytu w kwocie [...] (***) udzielonego C. Hartwig przez bank komercyjny,
 - po drugie, podwyższenie kapitału o [...] (***), które zostanie pokryte przez Skarb Państwa przez wniesienie akcji C. Hartwig,
 - po trzecie, umorzenie przez PKP Cargo długów C. Hartwig wynoszących około [...] (***) i zastąpienia tego zadłużenia akcjami C. Hartwig,
 - po czwarte, przejęcie C. Hartwig przez PKP Cargo.

IV. OCENA ŚRODKÓW

4.1. Istnienie pomocy w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE

23. Na mocy art. 87 ust. 1 Traktatu WE wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca konkurencję lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

4.1.1. Zasoby państwowe i możliwość przypisania środka

24. Pożyczka na restrukturyzację: jest finansowana przez Fundusz Restrukturyzacji Przedsiębiorców, który jest funduszem publicznym. Pożyczka została udzielona przez Agencję Rozwoju Przemysłu, która w całości należy do Ministerstwa Skarbu Państwa i której procesy decyzyjne należy uważać za podlegające kontroli tego ministerstwa.
25. Poręczenie spłaty kredytu, umorzenie długów oraz podwyższenie kapitału PKP Cargo: środki te są finansowane przez PKP Cargo — spółkę kontrolowaną przez państwo. Tym samym zostały one sfinansowane z zasobów państwowych. Władze polskie twierdzą jednak, że decyzję o zastosowaniu powyższych trzech środków podjęła sama PKP Cargo, w związku z czym nie można przypisać ich państwu.
26. Jak stwierdził Trybunał Sprawiedliwości, do wskaźników, które mogą być istotne przy ocenie, czy środek pomocy zastosowany przez przedsiębiorstwo publiczne może być przypisany państwu, należą: prawny status przedsiębiorstwa (podleganie przepisom prawa publicznego lub zwykłego prawa spółek); stopień nadzoru sprawowanego przez władze publiczne nad kierownictwem przedsiębiorstwa; a także każdy inny wskaźnik pozwalający w danym przypadku stwierdzić udział władz publicznych w przyjęciu środka lub brak prawdopodobieństwa ich udziału, przy uwzględnieniu zakresu środka, jego treści lub warunków z nim związanych⁽⁵⁾.

27. W tym względzie Komisja stwierdza, że PKP Cargo jest spółką będącą pod kontrolą Państwa. Ponadto jeden z członków rady nadzorczej (z łącznej liczby 6 do 9 członków) musi być przedstawicielem Skarbu Państwa. PKP Cargo jest również zobowiązana uzyskać zgodę Ministra Finansów na zaciągnięcie kredytu w kwocie przekraczającej 100 mln PLN⁽⁶⁾. Komisja stwierdza również, że środki zostaną zastosowane w ramach przejęcia C. Hartwig przez PKP Cargo, o którym zdecydował Minister Skarbu Państwa. Podwyższenie kapitału będzie także refinansowane przez państwo polskie. Uwzględniając wszystkie powyższe elementy Komisja jest zatem zdania, że stopień nadzoru sprawowanego przez polskie władze nad kierownictwem PKP Cargo jest bardzo duży i że trzy przedmiotowe środki należy przypisać państwu.

28. Przejęcie C. Hartwig przez PKP Cargo: władze polskie potwierdziły, że decyzję o przejęciu podjął Minister Skarbu Państwa. W związku z tym, zgodnie z przedstawionym powyżej uzasadnieniem, środek należy przypisać państwu polskiemu.

4.1.2. Korzyść

4.1.2.1. Korzyść dla C. Hartwig

29. Pożyczka na restrukturyzację: ze względu na fakt, że C. Hartwig jest przedsiębiorstwem zagrożonym, Komisja uznaje, iż jest nieprawdopodobne, by bank komercyjny udzielił spółce kredytu. Pożyczka na restrukturyzację wydaje się, zatem stanowić korzyść dla C. Hartwig.
30. Poręczenie spłaty kredytu, umorzenie długów oraz podwyższenie kapitału PKP Cargo: władze polskie przedstawiły test prywatnego inwestora, aby wykazać, że trzy środki, które ma podjąć PKP Cargo, nie naruszają zasady inwestora rynkowego.
31. Władze polskie twierdzą, że przejęcie C. Hartwig przez PKP Cargo doprowadzi do osiągnięcia synergii między tymi dwoma spółkami. W szczególności obszary działalności obu przedsiębiorstw miałyby się dobrze uzupełniać. W tym względzie przejęcie umożliwi osiągnięcie stopy zwrotu z kapitału w wysokości 15,820 % i »dodatkowej« stopy zwrotu dla inwestycji PKP Cargo w C. Hartwig na poziomie 5,014 %.
32. Komisja ma wątpliwości odnośnie niektórych założeń, na których oparte są te wyliczenia. W szczególności władze polskie zakładają, zgodnie z umiarkowanym scenariuszem, wzrost przychodów ze sprzedaży C. Hartwig z [...] (***) w roku 2008 do [...] (***) w roku 2009. Przy braku znaczących inwestycji wzrost o 62 % wydaje się na tym etapie nierealistyczny.

(***) Informacje poufne.

(5) Orzeczenie Trybunału z dnia 16 maja 2002 r. w sprawie C-482/99, *Republika Francuska przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich (Stardust Marine)*, Zb. Orz. 2002, s. I-04397.

(6) Zob. statut PKP Cargo z dnia 1 lutego 2007 r., dostępny na stronie internetowej www.pkp-cargo.pl/site/fileadmin/user_upload/bip/statut_cargo_01_02_2007.pdf

33. Przedstawiając test prywatnego inwestora władze polskie szacowały, że w przypadku likwidacji C. Hartwig jej ujemna wartość likwidacyjna [w połowie 2006 r.: (...)] (****) nie wystarczy do pokrycia znacznej części zobowiązań C. Hartwig względem PKP Cargo [...] (****) plus odsetki]. Na wniosek Komisji władze polskie dokonały jednak aktualizacji wartości likwidacyjnej. Zgodnie z tymi szacunkami wartość likwidacyjna wzrosła do [...] (****) (na dzień 29 lutego 2008 r.). Wzrost ten wynika ze znacznego wzrostu wartości nieruchomości, którego przyczyną jest wzrost wartości nieruchomości w Polsce. W przypadku likwidacji PKP Cargo mogłaby otrzymać znaczną część zobowiązań C. Hartwig. W związku z tym Komisja ma wątpliwości, czy PKP Cargo działa jak prywatny wierzyciel.

34. W związku z tym środki podjęte przez PKP Cargo muszą być traktowane jako stanowiące korzyść dla C. Hartwig.

35. Komisja zwraca się również do władz polskich o przedłożenie szczegółowej kalkulacji ekwiwalentu poręczenia jako dotacji gotówkowej, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

4.1.2.2. Korzyść dla PKP Cargo

36. Przejęcie C. Hartwig przez PKP Cargo: jak wspomniano powyżej, w latach 2005-2006 w trakcie wstrzymanej procedury prywatyzacji trzy przedsiębiorstwa (w tym PKP Cargo) złożyły oferty przejęcia C. Hartwig za 9-11 mln PLN. Wartość likwidacyjna C. Hartwig była wówczas szacowana na [...] (****) (30.6.2005) do [...] (****) (11.9.2006).

37. Komisja stwierdza, że w latach 2006-2008 nastąpił wzrost wartości likwidacyjnej C. Hartwig oraz spadek łącznej oferty finansowej PKP Cargo (7) (w porównaniu do ofert złożonych w trakcie procedury prywatyzacyjnej) w związku z przejęciem C. Hartwig. Komisja nie może wykluczyć istnienia pomocy państwa na rzecz PKP Cargo, związanej z różnicą między rzeczywistą wartością rynkową restrukturyzowanej spółki a ofertą operatora kolejowego. Komisja ma zatem wątpliwości, czy ten konkretny środek nie stanowi pomocy państwa i zamierza w związku z tym dokonać jego przeglądu.

38. Zgodnie z praktyką stosowaną przez Komisję, cena sprzedaży jest uważana za cenę rynkową, jeśli sprzedaż jest dokonywana w drodze otwartego i bezwarunkowego przetargu i aktywa przechodzą na własność oferenta składającego najwyższą, względnie jedyną ofertę (8). Jeśli nie przeprowadza się tego rodzaju przetargu, możliwe jest dokonanie niezależnej wyceny celem ustalenia wartości rynkowej. W przypadku braku otwartego przetargu lub niezależnej wyceny Komisja zazwyczaj szacuje cenę rynkową jako równą wartości likwidacyjnej spółki (9).

39. W kontekście postępowania wyjaśniającego Komisja zwraca się do władz polskich i zainteresowanych stron o składanie uwag dotyczących kwestii, czy przejęcie wiąże się z

korzyścią dla PKP Cargo. Komisja zwraca się ponadto do władz polskich o przedłożenie dodatkowych wyjaśnień dotyczących podwyższenia kapitału przez PKP Cargo.

4.1.3. Selektywność

40. Przedmiotowe środki stanowią korzyść jedynie dla C. Hartwig i PKP Cargo (w przypadku przejęcia). W związku z tym środki te muszą być uznane za selektywne.

4.1.4. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową

41. Komisja stwierdza, że C. Hartwig i PKP Cargo prowadzą działalność na rynkach otwartych na konkurencję spółek z innych państw członkowskich.

42. Pożyczka na restrukturyzację wzmacnia pozycję C. Hartwig, a zatem może uniemożliwić innym spółkom wejście na rynek objęty postępowaniem lub przeszkodzić w wejściu na ten rynek. Środek ten wzmacnia również pozycję PKP Cargo dzięki zmniejszeniu kosztów, które ten operator towarowych przewozów kolejowych powinien w normalnych warunkach ponosić jako nowy właściciel C. Hartwig. To samo dotyczy pozostałych środków wymienionych powyżej.

43. Przejęcie C. Hartwig wzmocni też pozycję PKP Cargo na polskim rynku usług logistycznych, szczególnie na Śląsku.

44. Komisja uważa zatem, że przedmiotowy środek może wpłynąć na wymianę handlową między państwami i zakłócić konkurencję lub grozić zakłóceniem konkurencji na danym rynku.

4.1.5. Wniosek

45. Biorąc pod uwagę przedstawione okoliczności, przyznana przez władze polskie pożyczka na restrukturyzację stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE.

46. Komisja ma ponadto wątpliwości, czy poręczenie spłaty kredytu, umorzenie długów, podwyższenie kapitału PKP Cargo oraz przejęcie C. Hartwig nie stanowią pomocy państwa.

4.2. Podstawa prawna oceny

47. Konieczne jest zatem zbadanie tych środków w świetle art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE, na podstawie którego dopuszczalne byłyby wyłączenia od ogólnej zasady niezgodności określonej w art. 87 ust. 1 Traktatu WE. Artykuł 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE stanowi, że zgoda na pomoc państwa może zostać wydana w przypadku, gdy jest ona przyznawana w celu ułatwienia rozwoju niektórych sektorów gospodarczych, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.

(****) Informacje poufne.

(7) Zob. pkt 16 niniejszej decyzji.

(8) Zgodnie z ogólnymi zasadami dotyczącymi procedur prywatyzacyjnych opublikowanymi przez Komisję w 23. sprawozdaniu na temat polityki konkurencji z 1993 r.

(9) Decyzje Komisji w sprawach: C 30/2001, Gothaer Fahrzeugtechnik, Dz.U. L 314 z 2002 r., s. 62, pkt 31; C 9/2008, Sachsen LB, Dz.U. C 71 z 2008 r., pkt 50.

48. W tym względzie zastosowanie mają wspólnotowe ramy dla podejmowania decyzji w kwestii zgodności środków pomocy — »Wytyczne wspólnotowe dotyczące pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw«⁽¹⁰⁾ z 2004 r. (dalej zwane »wytycznymi«).

4.2.1. Przesłanki dopuszczalności pomocy restrukturyzacyjnej

49. W punkcie 11 wytycznych stwierdzono, że »przedsiębiorstwo nadal może być uznane za zagrożone, w szczególności, gdy występują typowe oznaki, takie jak rosnące straty, malejące obroty, zwiększanie się zapasów, nadwyżki produkcji, zmniejszający się przepływ środków finansowych, rosnące zadłużenie, rosnące kwoty odsetek i zmniejszająca się lub zerowa wartość aktywów netto«.

50. C. Hartwig spełnia warunki określone w punkcie 11 wytycznych. Spółka odnotowywała zmniejszające się obroty (o 74 % w latach 2003-2007), rosnące zadłużenie (podwojenie stosunku zadłużenia do aktywów w latach 2003-2007) i malejącą wartość aktywów netto (o 73 % w latach 2003-2007)⁽¹¹⁾.

51. Niemniej jednak punkt 9 wytycznych stanowi, że »Komisja uważa przedsiębiorstwo za zagrożone, jeżeli ani przy pomocy środków własnych, ani środków, które mogłoby uzyskać od właścicieli/akcjonariuszy lub wierzycieli, nie jest ono w stanie zapobiec stratom, które bez zewnętrznej interwencji władz publicznych prawie na pewno doprowadzą to przedsiębiorstwo do zniknięcia z rynku w perspektywie krótko- lub średnioterminowej«.

52. Ponadto, jak stwierdzono w punkcie 13, »Przedsiębiorstwo należące lub przejęte przez większą grupę kapitałową w normalnych warunkach nie kwalifikuje się do pomocy w celu ratowania lub restrukturyzacji, z wyjątkiem sytuacji, w której można wykazać (...) że te trudności są zbyt poważne, aby mogły być przezwyciężone przez samą grupę«.

53. Mimo prośby Komisji władze polskie nie przedstawiły żadnych informacji, które pozwalałyby stwierdzić, że trudności C. Hartwig są zbyt poważne, aby mogły być przezwyciężone przez PKP Cargo.

54. Komisja ma w związku z tym wątpliwości, czy C. Hartwig kwalifikuje się do pomocy restrukturyzacyjnej.

4.2.2. Dopuszczalność pomocy restrukturyzacyjnej

55. Wytyczne⁽¹²⁾ określają szereg warunków, od których zależy przyznanie pomocy restrukturyzacyjnej. Należą do nich w szczególności:

- przywrócenie długoterminowej rentowności,
- unikanie nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji: określenie środków wyrównawczych,
- pomoc ograniczona do minimum: rzeczywisty wkład, nieobjęty pomocą.

Komisja musi zatem zweryfikować, czy warunki te zostały spełnione w przypadku przedmiotowej sprawy.

4.2.3. Przywrócenie długoterminowej rentowności (pkt 34-37 wytycznych)

56. Przedstawiony plan obejmuje lata 2007-2012, ale należy go rozpatrywać w kontekście procesu restrukturyzacji, który trwa od roku 2004. Istotne działania restrukturyzacyjne, w tym restrukturyzacja zatrudnienia i zmiany organizacyjne, zostały przeprowadzone już przed końcem 2007 r. Obecne trudności C. Hartwig wydają się być głównie natury finansowej.

57. Dlatego też w latach 2008-2012 C. Hartwig, oprócz sprzedaży aktywów i przejęcia przez PKP Cargo, skoncentruje się na restrukturyzacji finansowej.

58. Po przejściu przez PKP Cargo C. Hartwig będzie świadczył usługi transportu drogowego, spedycyjne i logistyczne na rzecz klientów PKP, między stacjami kolejowymi a końcowymi odbiorcami (»door-to-door«). Uwzględniając dominującą pozycję PKP Cargo na polskim rynku towarowych przewozów kolejowych, współpraca ta ułatwi pozyskanie nowych klientów, co zwiększy sprzedaż C. Hartwig. Ta zmiana punktu ciężkości w gamie świadczonych usług stanowi zasadniczy element nowej strategii zrestrukturyzowanej spółki.

59. Jednakże w punktach 35 i 36 wytycznych wskazano, że »Lepsza rentowność musi wynikać przede wszystkim ze środków wewnętrznych zawartych w planie restrukturyzacji«, oraz że [plan restrukturyzacji] »musi umożliwić przedsiębiorstwu rozwiązanie się ku nowej strukturze, która w perspektywie przyniesie mu długoterminową rentowność i samodzielność.«

60. Komisja stwierdza, że w pierwszej wersji planu restrukturyzacji to przywrócenie długoterminowej rentowności C. Hartwig opiera się głównie na popycie ze strony klientów PKP Cargo — przyszłej spółki dominującej. Komisja ma ponadto wątpliwości, czy C. Hartwig będzie w stanie przywrócić długoterminową rentowność niezależnie od przejęcia przez operatora towarowych przewozów kolejowych.

61. Zgodnie z prognozą zamieszczoną w drugiej wersji planu restrukturyzacji, przychody ze sprzedaży wzrosną znacznie do końca przyszłego roku dzięki transakcjom z obecnymi klientami C. Hartwig. Komisja ma w tym względzie (zob. pkt 32) wątpliwości co do wiarygodności tego założenia.

4.2.4. Unikanie nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji: określenie środków wyrównawczych (pkt 38-40 wytycznych)

62. C. Hartwig planuje ograniczyć działalność w zakresie krajowej spedycji kolejowej (stal i węgiel) o 2,9 mln PLN w latach 2006-2008.

63. Komisja stwierdza jednak, że to ograniczenie działalności stanowi konsekwencję podwyższenia opłat przez PKP Cargo i zmniejszonego zainteresowania klientów tą formą transportu. Ponadto rentowność całego działu spedycji kolejowej w latach 2005-2006 wskazuje, że działalność ta przynosiła straty. Władze polskie nie wykazały rentowności krajowej spedycji kolejowej. W punkcie 40 wytycznych stwierdzono, że »do celu oceny środków wyrównawczych sumy odpisane jako straty i zamknięcie działalności przynoszącej straty, które w dowolnym stopniu byłyby konieczne, aby przywrócić rentowność, nie będą uznawane za obniżenie zdolności produkcyjnych lub udziału w rynku«.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. C 244 z 1.10.2004.

⁽¹¹⁾ Zob. pkt 13 niniejszej decyzji.

⁽¹²⁾ Rozdział 3.2.2 wytycznych.

64. Ograniczenie działalności w zakresie krajowej spedycji kolejowej stanowi ponadto następstwo przejścia przez PKP Cargo. Krajowe towarowe przewozy kolejowe są już realizowane przez istniejące spółki zależne PKP Cargo.
65. Komisja ma również wątpliwości, czy ograniczenie korzystania z własnego taboru na korzyść podmiotów zewnętrznych może zostać uznane za środek wyrównawczy. Komisja stwierdza, że C. Hartwig planuje znaczne zwiększenie zdolności świadczenia usług w roku 2009. Komisja wątpi zatem, czy ograniczenie korzystania z własnego taboru C. Hartwig może być traktowane jako ograniczenie zdolności świadczenia usług lub udziału w rynku.
66. W związku z powyższym Komisja ma na obecnym etapie postępowania wątpliwości, czy te dwa środki wyrównawcze są wystarczające.
- 4.2.5. *Pomoc ograniczona do minimum: rzeczywisty wkład, nieobjęty pomocą (pkt 43-45 wytycznych)*
67. Jeżeli poręczenie spłaty kredytu, umorzenie długów oraz podwyższenie kapitału przez PKP Cargo stanowią pomoc państwa, prywatny wkład w restrukturyzację wyniesie mniej niż 50 %. Jest to niezgodne z wytycznymi.
68. Komisja ma w związku z tym wątpliwości, czy wkład C. Hartwig do planu restrukturyzacji można uznać za znaczny.
69. Ponadto na tym etapie postępowania Komisja nie widzi podstaw dla stwierdzenia zgodności ze wspólnym rynkiem środków zastosowanych na korzyść PKP Cargo.

V. DECYZJA

Na podstawie powyższych ustaleń Komisja podjęła również decyzję o wszczęciu postępowania określonego w art. 88 ust. 2 Traktatu WE w odniesieniu do wyżej wymienionych środków. Komisja zwraca się do władz polskich o przedstawienie — celem uzupełnienia wszystkich dotychczas otrzymanych dokumentów — informacji i danych niezbędnych dla oceny tych środków, w terminie jednego miesiąca od daty otrzymania niniejszego pisma.

Komisja pragnie w szczególności otrzymać uwagi dotyczące tych kwestii, co do których wyraziła swoje wątpliwości.

Komisja prosi władze polskie o natychmiastowe przesłanie kopii niniejszego pisma do ewentualnych beneficjentów pomocy.

Komisja pragnie przypomnieć władzom polskim, że art. 88 ust. 3 Traktatu WE ma skutek zawieszający i pragnie zwrócić uwagę na art. 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999, który stanowi, że wszelka pomoc udzielona bezprawnie może zostać odzyskana od beneficjenta w drodze windykacji.

Komisja uprzedza władze polskie, że udostępni zainteresowanym stronom informacje, publikując niniejsze pismo wraz z jego streszczeniem w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Komisja poinformuje również zainteresowane strony w krajach EFTA będących sygnatariuszami Porozumienia EOG, publikując zawiadomienie w Suplemencie EOG do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej, oraz poinformuje Urząd Nadzoru EFTA przesyłając kopię niniejszego pisma. Wszystkie zainteresowane strony zostaną wezwane do przedstawienia uwag w ciągu jednego miesiąca od dnia publikacji.”