IV

(Actes adoptés, avant le 1er décembre 2009, en application du traité CE, du traité UE et du traité Euratom)

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 6 novembre 2008

concernant l'aide d'État C 19/05 (ex N 203/05) accordée par la Pologne en faveur du chantier naval de Szczecin

[notifiée sous le numéro C(2008) 6770]

(Le texte en langue polonaise est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2010/3/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations [1], conformément aux dispositions du traité et de l'accord,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

(1) Conformément aux dispositions de l'annexe IV, point 3, du traité d'adhésion régissant la procédure prévue dans le cadre du mécanisme transitoire, la Pologne a notifié, par lettre du 27 avril 2004, enregistrée le 28 avril 2004, une aide à la restructuration en faveur de l'entreprise Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o. (ci-après »chantier naval de Szczecin«). L'affaire a été enregistrée sous le numéro PL 31/2004.

(2) Par lettre du 19 mai 2004, la Commission a demandé à la Pologne de lui faire parvenir certains documents manquants. Ces documents ont été fournis le 16 juin 2004. Par des lettres du 12 août 2004, du 18 novembre 2004 et du 4 mars 2005, la Commission a demandé des renseignements complémentaires à la Pologne, qui lui a répondu par la lettre du 24 septembre 2004, enregistrée le jour même, la lettre du 28 janvier 2005, enregistrée le 2 février 2005, la lettre du 30 mars 2005, enregistrée le 1er avril 2005, et la lettre du 18 avril 2005, enregistrée le 20 avril 2005. La Commission et les autorités polonaises se sont rencontrées le 9 novembre 2004, le 17 novembre 2004 et le 3 mars 2005.

(3) Par lettre du 22 avril 2005, enregistrée le jour même, la Pologne a accepté que la Commission traite sa notification du 27 avril 2004 relative à l'affaire PL 31/2004 comme une notification au sens de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE à l'égard de toute mesure jugée constitutive d'une aide nouvelle. L'affaire a été reclassée sous le numéro N 203/2005.

(4) Le 1er juin 2005, la Commission a décidé d'ouvrir la procédure visée à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, à l'égard de l'aide à la restructuration en faveur du chantier naval de Szczecin notifiée par les autorités polonaises; cette décision a été publiée au Journal officiel [2]. La Commission a invité la Pologne et les intéressés à présenter leurs observations.

(5) Par lettre du 24 juin 2005, les autorités polonaises ont précisé les informations qui devaient rester confidentielles et ont demandé qu'elles soient retirées de la version publiée. La Commission a répondu par lettre du 15 juillet 2005. La Pologne a demandé plusieurs prorogations du délai pour communiquer les observations sur la décision d'ouvrir la procédure, par lettre du 30 juin 2005, enregistrée le 1er juillet 2005, par lettre du 26 juillet 2005, enregistrée le 27 juillet 2005, et par lettre du 30 août 2005, enregistrée le 1er septembre 2005. La Commission a répondu, respectivement, par lettres du 12 juillet, du 2 août et du 9 septembre 2005. Par lettre du 4 octobre 2005, enregistrée le

[1] JO C 23 du 1.2.2007, p. 20.

[2] JO C 222 du 2.9.2005, p. 7.

7 octobre 2005, les autorités polonaises ont communiqué leurs observations sur la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen. Dans la même lettre, la Pologne a également présenté un plan de restructuration couvrant la période 2002-2004, élaboré en décembre 2002 et modifié en octobre 2003 (ci-après »plan de restructuration de 2003«). Par lettre du 10 octobre 2005, enregistrée le jour même, le représentant juridique du chantier naval de Szczecin a informé la Commission que le point de vue et les observations du chantier figuraient dans la lettre envoyée par les autorités polonaises.

(6) Des observations ont été présentées par des tiers: l'Union des employeurs de l'industrie maritime »Forum Okrętowe« (lettre du 6 octobre 2005, enregistrée le jour même), la société Towimor SA (lettre du 6 octobre, enregistrée le jour même), la société H. Cegielski — Poznań SA (lettre du 6 octobre 2005, enregistrée le jour même), la société Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V. (lettre du 6 octobre 2005, enregistrée le jour même), la société Peter Dohle Shiffahrts-KG (lettre du 5 octobre, enregistrée le 6 octobre 2005), la société Odjefjell ASA (lettre du 6 octobre 2005, enregistrée le 11 octobre 2005), les syndicats du chantier naval de Szczecin »Solidarność«, »Solidarność 80« et »Stoczniowiec« (lettre du 7 octobre 2005, enregistrée le 10 octobre 2005), le président de la ville de Szczecin (lettre du 5 octobre, enregistrée le 11 octobre 2005), la société Lubmor Sp. z o.o. (lettre du 6 octobre 2005, enregistrée le 11 octobre 2005) et le Business Club de Szczecin (lettre du 12 octobre 2005, enregistrée le jour même). La Commission a transmis ces observations à la Pologne par lettre le 27 octobre 2005. Les autorités polonaises ont répondu le 21 novembre 2005.

(7) La Commission a demandé à un consultant externe de l'aider à évaluer le plan de restructuration de 2003. Ce consultant a remis son rapport à la Commission en mars 2006.

(8) Par lettre du 13 janvier 2006, la Commission a demandé aux autorités polonaises des renseignements complémentaires sur le processus de restructuration du chantier naval de Szczecin. La Pologne a répondu par lettre du 20 février 2006, enregistrée le jour même. Le 22 février 2006, les autorités polonaises, les représentants du chantier naval et les services de la Commission se sont rencontrés. À la suite de cette réunion, la Commission a demandé à la Pologne des renseignements complémentaires, par lettres du 8 mars 2006, du 30 mars 2006, du 12 avril 2006 et du 28 avril 2006. Les autorités polonaises ont répondu par lettres du 13 mars 2006, enregistrée le jour même, du 29 mars 2006, enregistrée le 30 mars 2006, du 6 avril 2006, enregistrée le 10 avril 2006, du 19 avril 2006, enregistrée le 20 avril 2006, et du 26 mai 2006, enregistrée le 30 mai 2006. Par lettre du 23 juin 2006, enregistrée le 26 juin 2006, le conseiller du chantier naval a soumis à la Commission pour consultation un projet de plan de restructuration intitulé »Plan de développement de l'entreprise Stocznia Szczecinska Nowa Sp. z o.o. pour les années 2006-2011«.

(9) Le 12 juillet 2006, les autorités polonaises et les représentants du chantier ont rencontré les services de la Commission. Par lettre du 13 juillet 2006, enregistrée le 17 juillet 2006, les autorités polonaises ont communiqué des informations sur le processus de restructuration du chantier naval de Szczecin. Par lettre du 17 juillet 2006, la Commission a demandé aux autorités polonaises des renseignements complémentaires. Les autorités polonaises ont répondu par lettre du 1er septembre 2006, enregistrée le jour même. Le 4 septembre 2006, la Pologne a présenté un plan de restructuration révisé, intitulé »Plan de développement de l'entreprise Stocznia Szczecinska Nowa Sp. z o.o. pour les années 2006-2011« (ci-après »plan de restructuration de 2006«).

(10) Par lettres du 26 septembre 2006, enregistrée le 27 septembre 2006, et du 21 novembre 2006, enregistrée le 27 novembre 2006, les autorités polonaises ont transmis des renseignements complémentaires sur l'affaire.

(11) Le 7 décembre 2006, Mme Neelie Kroes, commissaire chargée de la concurrence, a rencontré M. Piotr Wozniak, ministre polonais de l'économie, qui l'a informée que la Pologne avait décidé de relancer le processus de privatisation du chantier naval de Szczecin, au moyen d'une procédure ouverte et transparente qui devrait s'achever en juin 2007. La Pologne a confirmé cette position par lettre du 27 décembre 2006, enregistrée le 4 janvier 2007, en renvoyant à la décision du Conseil des ministres de la République de Pologne du 19 décembre 2006 portant approbation du document intitulé »Informations sur la situation de l'industrie navale«. La Pologne a demandé à la Commission d'ouvrir des discussions concernant les mesures compensatoires. Le 18 décembre 2006, les services de la Commission accompagnés du consultant externe se sont rendus sur le chantier naval afin d'établir les faits et de recueillir les données indispensables à l'appréciation des mesures compensatoires. Le 16 janvier 2007, le consultant externe a remis son rapport d'évaluation sur les capacités de production actuelles du chantier.

(12) En réponse à la lettre du 27 décembre 2006, la Commission a demandé à la Pologne, par lettre du 29 janvier 2007, de proposer des mesures compensatoires à mettre en œuvre par le chantier naval de Szczecin, avant fin février 2007.

(13) Par lettre du 28 février 2007, enregistrée le jour même, la Pologne a fourni des précisions sur le processus de privatisation du chantier naval de Szczecin et a répondu à la demande portant sur les mesures compensatoires. Les autorités polonaises ont proposé de fermer une des trois cales du chantier à partir de mars 2010.

(14) Sur cette base, les services de la Commission, les autorités polonaises et les représentants du chantier se sont rencontrés, le 15 mars 2007, dans le cadre d'une réunion technique portant principalement sur les mesures compensatoires, mais au cours de laquelle l'état d'avancement de la privatisation a aussi été examiné. La Commission et les autorités polonaises ont convenu que la Commission mènerait les discussions sur les aspects techniques directement avec le chantier naval de Szczecin, afin de recueillir l'ensemble des données nécessaires à l'appréciation des mesures compensatoires proposées.

(15) Après la réunion, la Commission a, par lettres du 29 mars 2007, 27 avril 2007 et 30 mai 2007, demandé des renseignements complémentaires au chantier naval de Szczecin. Celui-ci a répondu par lettres du 18 avril 2007, enregistrée le 27 avril 2007, du 8 mai 2007, enregistrée le 10 mai 2007 et du 4 juin 2007, enregistrée le 5 juin 2007. Le 8 juin, les autorités polonaises et les représentants du chantier naval ont rencontré les services de la Commission. Le chantier naval de Szczecin a fourni des informations complémentaires par lettre du 15 juin 2007, enregistrée le jour même.

(16) Pour finir, les services de la Commission ont informé la Pologne, par lettre du 31 juillet 2007, qu'ils estimaient à titre préliminaire qu'à certaines conditions, la fermeture de la cale Wulkan 1 pouvait être considérée comme une mesure compensatoire suffisante. Par lettre du 24 août, enregistrée le 28 août 2007, les autorités polonaises ont confirmé leur intention de procéder aux réductions de capacités de production du chantier exposées dans la lettre de la Commission.

(17) Les autorités polonaises ont fourni des informations concernant le processus de privatisation et de restructuration du chantier naval de Szczecin, par lettre du 5 janvier 2007, enregistrée le jour même, et par lettre du 9 janvier 2007, enregistrée le 11 janvier 2007. La Commission a répondu par lettre du 29 janvier 2007. Par lettre du 28 février, enregistrée le jour même, les autorités polonaises se sont engagées à choisir un investisseur pour le chantier naval et à conclure avec lui un accord de privatisation avant fin juin 2007.

(18) La Commission a demandé des explications supplémentaires sur le processus de privatisation du chantier naval de Szczecin par lettres du 29 mai 2007, du 28 juin 2007 et du 30 juillet 2007. La Pologne a répondu par lettre du 1er juin 2007, enregistrée le 4 juin 2007, en joignant à sa réponse la liste des entreprises invitées à présenter une offre d'achat pour le chantier naval de Szczecin. Des informations supplémentaires ont été fournies par lettre du 25 juin 2007, enregistrée le jour même, et par lettre du 11 juillet 2007, enregistrée le jour même.

(19) Par lettre du 1er août 2007, enregistrée le 6 août 2007, les autorités polonaises ont transmis un premier projet de note d'information concernant le chantier. Par lettre du 13 août 2007, la Commission a transmis ses observations relatives à cette note. Par lettre du 21 août 2007, enregistrée le 27 août 2007, les autorités polonaises ont informé la Commission que la situation financière du chantier s'était considérablement dégradée et que, de ce fait, les propriétaires publics du chantier prévoyaient d'augmenter son capital. La Pologne a également annoncé que la note d'information serait actualisée en conséquence.

(20) Par lettre du 4 septembre 2007, la Commission a demandé des explications. Les autorités polonaises ont répondu par lettre du 7 septembre 2007, enregistrée le 10 septembre 2007, et par lettre du 11 septembre, en transmettant une nouvelle version de la note d'information et en informant la Commission que jusqu'à 221 investisseurs potentiels avaient été invités à présenter une offre.

(21) Par lettre du 12 septembre 2007 la Commission a demandé des renseignements complémentaires. La Commission a transmis des observations relatives à la note d'information et, par lettres du 14 septembre 2007 et du 3 octobre 2007, a demandé des éclaircissements. Les autorités polonaises lui ont répondu par lettre du 12 octobre 2007, enregistrée le 16 octobre 2007, en l'informant que 6 investisseurs potentiels avaient demandé une copie de la note d'information sur le chantier. Par lettre du 23 octobre 2007, enregistrée le jour même, les autorités polonaises ont transmis le calendrier actualisé de la privatisation, qui prévoyait l'ouverture de négociations avec les investisseurs potentiels en janvier 2008.

(22) Par lettre du 30 novembre 2007, la Commission a demandé que le projet de plan de restructuration élaboré par le nouveau propriétaire du chantier lui soit communiqué avant fin février 2008. La Pologne a transmis des informations complémentaires sur le processus de privation par lettres du 11 décembre 2007, enregistrée le 13 décembre 2007, et du 19 décembre 2007, enregistrée le 20 décembre 2007. Par lettre du 21 décembre 2007, enregistrée le jour même, elle a informé la Commission qu'au 20 décembre 2007, un seul investisseur avait formulé une offre d'achat pour les actifs du chantier naval de Szczecin, à savoir la société Amber Sp. z o.o. (ci-après »Amber«), entièrement détenue par la société polonaise Zlomrex, active dans la distribution d'acier.

(23) Le 10 janvier 2008, les autorités polonaises ont rencontré les services de la Commission. Après cette rencontre, la Commission a demandé aux autorités polonaises des renseignements complémentaires sur le processus de privatisation, par lettres du 17 janvier 2008, 30 janvier 2008, 28 février 2008, 18 mars 2008 et 2 avril 2008. Les autorités polonaises ont répondu à la Commission par lettres du 23 janvier 2008, enregistrée le 24 janvier 2008, du 25 janvier 2008, enregistrée le 28 janvier 2008 et du 30 janvier 2008, enregistré le 31 janvier 2008. Par lettre du 8 février 2008, enregistrée le jour même, la Pologne a transmis une copie de l'offre formulée par Amber.

(24) Par lettre du 14 février 2008, enregistrée le 19 février 2008, la Pologne a informé la Commission qu'il serait impossible de mener à bien la privatisation du chantier naval avant fin février 2008 et que les autorités polonaises s'engageaient à achever le processus de privatisation et à approuver le plan de restructuration avant l'été 2008.

(25) Par lettre du 29 février 2008, enregistrée le 3 mars 2008, les autorités polonaises ont transmis deux documents d'Amber: »Explications supplémentaires, aperçu du programme de restructuration et engagements annoncés concernant l'achat du chantier naval de Szczecin, transmis par la société Amber« du 29 février 2008 et »Première version du plan de restructuration du chantier naval de Szczecin et plan d'entreprise pour les années 2008-2012, élaborés sur la base des informations recueillies dans le cadre de la vérification préalable (*due diligence*) effectuée sur place«.

(26) Les autorités polonaises ont indiqué, par lettre du 28 mars 2008, enregistrée le jour même, que la période d'exclusivité accordée à Amber pour négocier était prolongée jusqu'au 15 avril 2008. À l'invitation des autorités polonaises, transmise par lettre du 4 avril 2008, enregistrée le 7 avril 2008, les autorités polonaises, les représentants du chantier naval de Szczecin, Amber et les services de la Commission se sont rencontrés le 10 avril 2008.

(27) Par courriel du 9 avril 2008, enregistré le 24 avril 2008, le conseiller d'Amber a transmis des prévisions financières concernant le chantier naval. Amber a en outre transmis des informations lors de la réunion du 10 avril 2008, qui ont été enregistrées le 18 avril 2008.

(28) La Pologne a fourni des informations concernant l'état d'avancement des négociations avec Amber par lettres du 7 avril 2008, enregistrée le 18 avril 2008, du 23 avril 2008, enregistrée le jour même, du 25 avril, enregistrée le jour même, du 28 avril 2008, enregistrée le 29 avril 2008, et du 29 avril 2008, enregistrée le 5 mai 2008. La Commission a demandé des renseignements, par lettre du 30 avril 2008. Le 8 mai 2008, une rencontre a eu lieu entre les autorités polonaises et les services de la Commission.

(29) La Commission a transmis ses observations sur l'état d'avancement de la privatisation par lettres du 21 avril 2008 et du 30 avril 2008.

(30) Finalement, par lettre du 12 mai 2008, enregistrée le jour même, la Pologne a informé la Commission qu'Amber s'était retirée du processus de privatisation.

(31) La Pologne a également indiqué à la Commission que les autorités polonaises avaient pris des mesures pour relancer le processus de privatisation, dans l'intention de conclure des accords de privatisation avant fin novembre 2008. À partir du 3 juin 2008, la Pologne a transmis à la Commission un rapport quotidien sur les mesures prises par les parties intéressées par le nouveau processus de privatisation. La Commission a rencontré les autorités polonaises le 13 juin 2008.

(32) Le 20 juin 2008, à la demande des autorités polonaises, les services de la Commission ont rencontré les autorités polonaises et les représentants de l'entreprise norvégienne Ulstein; le 24 juin 2008, ils ont rencontré les autorités polonaises et les représentants de l'entreprise polonaise Mostostal Chojnice. Ces entreprises ont été présentées à la Commission comme des acquéreurs potentiels du chantier naval de Szczecin. Par lettre du 26 juin 2008, enregistrée le jour même, la Pologne a transmis à la Commission un projet de plan de restructuration élaboré par Mostostal Chojnice. Des informations complémentaires ont été fournies par lettre du 7 juillet 2008, enregistrée le 8 juillet 2008.

(33) Par lettre du 14 juillet 2008, la Pologne s'est engagée à présenter à la Commission le plan de restructuration complet avant le 12 septembre 2008.

(34) Le 16 juillet 2008, la Commission a provisoirement adopté l'appréciation et les conclusions exposées dans le projet de décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, qui constatait que l'aide d'État accordée au chantier naval de Szczecin n'était pas compatible avec le marché commun et devait être remboursée. À la lumière de la lettre de la Pologne du 14 juillet 2008, la Commission a cependant décidé de reporter l'adoption de cette décision afin de pouvoir évaluer si le nouveau plan de restructuration, que les autorités polonaises devaient transmettre avant le 12 septembre 2008, modifierait radicalement la situation et permettrait de considérer l'aide comme compatible avec le marché commun.

(35) Par la suite, la Pologne a informé la Commission chaque semaine de l'état d'avancement du processus de privatisation (lettres du 28 juillet, 4 août, 12 août, 21 août, 25 août, 1er septembre, 8 septembre, 16 septembre et 23 septembre, enregistrées le jour même).

(36) Par lettre du 18 juillet 2008, enregistrée le 21 juillet 2008, la Pologne a demandé l'organisation d'un cycle de consultations avec les services de la Commission concernant le plan de restructuration, afin de préparer sa version définitive en tenant compte des observations des services de la Commission. La Commission a approuvé le calendrier des consultations par lettre du 31 juillet 2008.

(37) Cependant, ce n'est que le 3 septembre 2008 que la Commission a reçu, de manière informelle, le projet de plan de restructuration du chantier naval de Szczecin. La première réunion entre les autorités polonaises et les services de la Commission a donc eu lieu le 4 septembre 2008, en présence de Mostostal. Le 8 septembre 2008, la Commission a reçu la version corrigée du plan et, le 10 septembre 2008, une nouvelle réunion a été organisée avec les autorités polonaises, Mostostal et un co-investisseur potentiel, la société Ulstein.

(38) Par lettre du 12 septembre 2008 enregistrée le jour même, la Pologne a présenté le plan définitif de restructuration du chantier naval de Szczecin élaboré par Mostostal en collaboration avec le chantier naval norvégien Ulstein.

(39) Par lettre du 16 septembre 2008, enregistrée le 17 septembre 2008, la Pologne a présenté le projet d'accord de privatisation entre Mostostal et les propriétaires publics du chantier naval de Szczecin, à savoir l'Agence de développement industriel (ci-après »ARP«) et la société Korporacja Polskie Stocznie (ci-après »KPS«).

(40) Par lettre du 22 septembre, enregistrée le jour même, Ulstein a informé la Commission de sa décision de se retirer du processus de privatisation du chantier naval de Szczecin et, par conséquent de ne plus participer à sa restructuration.

(41) Par lettre du 22 septembre 2008, enregistrée le 25 septembre 2008, Mostostal a informé la Commission que, malgré la décision d'Ulstein, Mostostal sera en mesure de réaliser seule l'intégralité du plan de la restructuration du chantier naval de Szczecin. Le 30 septembre 2008, une réunion s'est tenue entre les autorités polonaises, la Commission et Mostostal.

(42) Par lettre du 27 octobre 2008, la Commission a communiqué aux autorités polonaises les conditions générales d'application de la présente décision. Par lettre du 3 novembre 2008, enregistrée le 4 novembre 2008, la Pologne s'est engagée à respecter l'ensemble de ces conditions. La Commission a accepté l'engagement des autorités polonaises, par lettre du 6 novembre 2008.

(43) Par lettre du 14 juin 2007, la Commission avait demandé aux autorités polonaises de lui fournir des renseignements sur les montants d'aide d'État reçus par le chantier naval de Szczecin après l'ouverture de la procédure formelle d'examen. Les autorités polonaises ont répondu par lettre du 11 juillet 2007, enregistrée le jour même. Par lettre du 13 novembre 2007 la Commission a demandé des précisions supplémentaires. La Pologne a répondu par lettre du 9 janvier 2008, enregistrée le jour même. Les informations complémentaires concernant l'aide d'État accordée au chantier naval ont été transmises par la Pologne par lettre du 9 janvier 2008, enregistrée le 10 janvier 2008. Par lettres du 6 décembre 2007, enregistrée le jour même, du 9 janvier 2008, enregistrée le 10 janvier 2008, du 12 février 2008, enregistrée le 13 janvier 2008, du 26 juin 2008, enregistrée le 27 juin 2008 et du 12 septembre 2008, enregistrée le jour même, la Pologne a informé la Commission de ressources supplémentaires accordées au chantier naval de Szczecin.

2. **DESCRIPTION**

2.1. *ENTREPRISE*

(44) Le bénéficiaire de l'aide est implanté en Poméranie occidentale, dans le nord-ouest de la Pologne. La Commission considère que, conformément aux principes régissant les aides d'État, les entreprises de cette région sont admissibles au bénéfice d'un soutien au titre des Fonds structurels, dans le cadre de l'objectif de convergence [1], et du Fonds de cohésion [2]. En particulier, ces entreprises peuvent bénéficier d'une aide dans le cadre du programme régional opérationnel de la voïvodie de Poméranie occidentale, qui couvre les axes prioritaires ayant pour objectif de soutenir les petites et moyennes entreprises, d'agir en faveur de l'innovation et du transfert de technologie (dans le but de créer des emplois durables) et de développer les infrastructures sociales et éducatives, en s'appuyant sur la formation professionnelle et tout au long de la vie. Les entreprises de cette région sont admissibles au bénéfice d'un soutien dans le cadre du Programme opérationnel d'innovation économique.

(45) Le chantier naval de Szczecin a été fondé le 25 juin 2002 pour reprendre les activités de Stocznia Szczecińska Porta Holding SA (ci-après «SSPH») et de sa principale filiale Stocznia Szczecińska (ci-après «SS»), déclarées en faillite le 29 juillet 2002. Le chantier naval de Szczecin a été créé pour constituer une «coquille vide», libre des dettes accumulées par SSPH et SS dans le cadre de leur activité antérieure.

(46) Le nouveau chantier naval a été repris par l'ARP, détenue par l'État, et par le Trésor public afin de mener à leur terme les opérations de production en cours et de relancer l'activité de construction navale dans le cadre de la restructuration nécessaire. Officiellement, l'ancienne activité de construction navale du chantier a été reprise par la société Allround Ship Services Sp. z o.o. (ci-après «ASS»), créée en 1999 et filiale de SSPH. En réalité, en 2001 déjà, en raison de difficultés financières, SSPH, alors entièrement détenue par l'État, a décidé de concentrer son activité de construction navale dans ASS, qui semblait plus propice à une restructuration que SS. En janvier 2002, ASS, qui au départ n'était qu'une filiale mineure opérant dans la peinture navale, a conclu un contrat-cadre avec SSPH pour la construction de coques de bateau et, pour ce faire, elle a loué des actifs de production à SSPH. Quelques semaines avant l'annonce de sa faillite, SSPH a vendu ASS à l'ARP pour 1 PLN. ASS a ensuite changé de nom et est devenue Stocznia Szczecinska Nowa (le chantier naval de Szczecin), le bénéficiaire de l'aide.

(47) À l'époque, le chantier naval de Szczecin n'avait pas repris les actifs des sociétés SSPH et SS, mais il les louait à leur administrateur judiciaire, ce qu'il a fait jusqu'en juillet 2004. Le 20 juillet 2004, des accords ont été conclus avec les administrateurs judiciaires de SSPH et de SS, conformément auxquels il a pu reprendre les actifs de ces deux sociétés. En revanche, il ne reprenait aucune de leurs dettes; en conséquence, les deux sociétés ont conservé leurs dettes, qui ont été soumises à la procédure de faillite. Le chantier naval de Szczecin a repris une partie des travaux commencés en concluant de nouveaux contrats avec les propriétaires des navires.

(48) ASS a repris des travailleurs des sociétés SSPH et SS, mais le niveau de ses effectifs a progressivement été réduit; la société est passée de 8 071 travailleurs en 2001 à 5 322 à la fin de 2006. En 2007, le niveau moyen des effectifs s'établissait à 4 700 travailleurs.

[1] Article 5, paragraphes 1 et 3, du règlement (CE) n° 1083/2006 du Conseil du 11 juillet 2006 portant dispositions générales sur le Fonds européen de développement régional, le Fonds social européen et le Fonds de cohésion, et abrogeant le règlement (CE) n° 1260/1999 (JO L 210 du 31.7.2006, p. 25).

[2] Décision 2006/596/CE de la Commission du 4 août 2006 établissant la liste des régions éligibles à un financement par le Fonds de cohésion pour la période de 2007 à 2013 (JO L 243 du 6.9.2006, p. 47).

(49) La production a augmenté, passant de 158 000 TBC en 2003 à 213 000 TBC en 2005, avant de chuter en 2006 et de se trouver ramenée à 167 000 TBC. En août 2007, le carnet de commandes contenait 30 navires, pour une valeur totale de 1 134 millions d'EUR. Sur la base de la taille de ce carnet, le chantier naval de Szczecin occupe la 32e place dans le monde et la 6e en Europe.

(50) Les principaux clients du chantier naval se trouvent en Allemagne, aux Pays-Bas, en Russie et en Italie. Ses principaux concurrents en Europe sont les chantiers navals espagnols, allemands et croates.

(51) Actuellement, 80 % des actions du chantier naval de Szczecin sont détenues par KPS, 18 % par l'ARP et 2 % par le Trésor public. L'ARP est une société par actions du Trésor public, créée conformément à la loi et entièrement détenue par le Trésor public. Son activité, définie par la loi, consiste à participer au processus de restructuration de l'actionnariat des entreprises qui sont propriété de l'État, à gérer, au nom des institutions publiques, les paquets d'actions et participations du Trésor public et à octroyer des prêts et des garanties pour la restructuration des entreprises publiques. L'ARP détient 100 % des parts de KPS, société créée pour assurer le financement des chantiers navals polonais.

(52) Le chantier naval de Szczecin construit des navires, notamment des porte-conteneurs, des chimiquiers, des navires rouliers et des navires polyvalents. 1 % de son activité est consacrée à la fabrication de constructions métalliques et à la prestation de différents services liés à l'industrie de la construction navale.

(53) Les principales installations de production du chantier naval de Szczecin sont trois cales: Wulkan Nowy, Odra Nowa et Wulkan 1.

(54) Dès sa création en 2002, le chantier naval de Szczecin a entamé sa restructuration. Il a élaboré le plan de restructuration de 2003, validé dans un premier temps par ses actionnaires, le 19 décembre 2002, avant d'être modifié en octobre de 2003. La faillite du précédent chantier naval de Szczecin résultait principalement de problèmes technologiques, d'erreurs stratégiques, d'une productivité faible, de coûts élevés et de facteurs externes, tels que le cours élevé du zloty et la concurrence asiatique. Ces problèmes ont conduit à ce que les marchés financiers n'aient plus envie de financer la construction de navires, ce qui a entraîné des retards de livraison et, de ce fait, l'accumulation de pénalités et de dettes.

(55) La stratégie de restructuration visait à parvenir à stabiliser la rentabilité en concentrant les activités de la société sur le marché des porte-conteneurs et en devenant un producteur important de chimiquiers, de navires rouliers et con-ro, ainsi que de navires à usage spécifique. Le plan de restructuration comprend aussi la possibilité de trouver un investisseur stratégique. La modification du plan initial de 2003 était indispensable en raison de difficultés financières pour les sous-traitants, les travailleurs et les activités étroitement liés au chantier naval de Szczecin.

(56) La situation financière du chantier naval de Szczecin s'est peu à peu considérablement dégradée.

Tableau 1

Production du chantier naval de Szczecin

(en millions de PLN)

	2002	2003	2004	2005	2006	30.9.2007
Chiffre d'affaires	424,88	1 114,44	1 303,46	1 416,04	1 199,38	655,87
Résultat opérationnel	— 6,16	— 39,64	— 119,80	— 11,44	— 194,24	— 134,36
Capital propre	65,01	62,01	112,83	247,96	149,43	81,96

Sources: note d'information de 2006, transmise par les autorités polonaises le 12 octobre 2007, et «plan d'entreprise pour les années 2008-2012, élaboré sur la base des informations recueillies dans le cadre de la vérification préalable (*due diligence*) effectuée sur place», transmis par lettre du 29 février 2008.

(57) La situation financière précaire du chantier naval résulte aussi de facteurs externes, au nombre desquels la dépréciation du dollar (devise dans laquelle la société se fait payer) et l'appréciation du zloty (monnaie dans laquelle elle règle ses dépenses), l'augmentation des prix de l'acier et un accès au financement des navires rendu plus difficile après la déclaration de faillite de SSPH. En ce qui concerne les causes internes des problèmes, il a été reconnu que les moyens de production du chantier naval étaient en très mauvais état et exigeaient une modernisation sérieuse. Depuis 2006, le chantier rencontre des difficultés liées à l'emploi: absentéisme élevé, rotation importante du personnel, fuite des travailleurs qualifiés vers d'autres chantiers navals, en particulier en Allemagne et en Norvège, qui proposent des salaires bien supérieurs.

2.2. *DÉCISION D'OUVRIR LA PROCÉDURE PRÉVUE À L'ARTICLE 88, PARAGRAPHE 2, DU TRAITÉ CE*

(58) La Commission a constaté à titre provisoire, dans sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, que les mesures notifiées conformément au point 3 de l'annexe IV du traité d'adhésion constituaient une aide nouvelle car, au moment de l'adhésion, elles n'avaient pas encore été accordées. La Commission a énuméré ces mesures au point B de l'annexe de la décision.

(59) La Commission a aussi établi que certaines mesures énumérées au point A de l'annexe de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen avaient été accordées au chantier naval de Szczecin avant le 1er mai 2004 et ne s'appliquaient pas après l'adhésion, au sens du point 3 de l'annexe IV du traité d'adhésion. La présente décision ne les concerne donc pas. Néanmoins, ces mesures doivent être prises en compte dans l'évaluation de la compatibilité des mesures accordées après l'adhésion avec le marché commun.

(60) Sur le principe, s'agissant des mesures énumérées au point B de l'annexe de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, la Commission a fait valoir qu'avant l'adhésion, aucune décision juridiquement contraignante ne les concernant n'avait été prise, même si elle a reconnu l'existence d'un certain nombre de démarches préliminaires en vue de faire adopter une telle décision.

(61) La première de ces mesures est la recapitalisation du chantier naval par l'ARP. Le plan de restructuration de 2003 prévoyait l'injection de 241 752 900 PLN, mais seule une partie de ce montant (180 000 000 PLN) a été versée avant l'adhésion de la Pologne à l'Union européenne. Pour des raisons budgétaires, l'ARP n'était pas en mesure de réaliser l'intégralité de l'augmentation de capital. Selon la Pologne, la décision concernant l'injection du reste de la somme (61 752 652 PLN) a été prise le 21 décembre 2004.

(62) Les deuxième et troisième mesures visées sont les garanties accordées par l'ARP pour la construction de navires (chacune correspondant à une aide de 1 935 000 PLN). Ces garanties concernent des navires dont la construction a été commandée en 2002. Pour les navires suivants, les garanties devaient être accordées immédiatement après la livraison des premiers navires. Ainsi, pour les navires 7 et 8, les garanties devaient être accordées à la livraison des navires 4 et 5 (en 2005).

(63) La dernière série de mesures qui, ainsi qu'il ressort des informations disponibles, n'ont pas été accordées avant l'adhésion à l'Union européenne, est constituée d'aides accordées au chantier naval de Szczecin par la ville de Szczecin sous la forme d'annulations et de reports de paiement de la taxe sur les biens immobiliers. Au total, ces mesures portaient sur 12 500 000 PLN. Selon les informations transmises par les autorités polonaises [1], à ce jour, elles n'ont pas été accordées au chantier naval.

(64) La Commission a décidé d'ouvrir la procédure formelle d'examen en raison des doutes exposés ci-après concernant la compatibilité de l'aide à la restructuration avec le marché commun.

(65) Premièrement, la Commission doutait que le chantier naval de Szczecin remplisse les critères lui permettant de bénéficier d'une aide à la restructuration. Il est apparu que cette société avait été créée dans le but de reprendre l'activité de son prédécesseur, déclaré en faillite, mais qu'elle n'en avait pas repris les dettes. La Commission estimait donc que le chantier naval de Szczecin était une entreprise nouvellement créée, au sens des lignes directrices communautaires en vigueur.

(66) Deuxièmement, la Commission doutait que les activités de restructuration, passées ou en cours, permettent de rétablir la viabilité à long terme du chantier naval de Szczecin. La restructuration engagée par le chantier naval consistait principalement en une réduction de l'endettement et en une amélioration des liquidités afin d'assurer la continuité de la production. Les prétendus coûts des mesures de restructuration réelles comprenaient les coûts d'achat des moyens de production à l'administrateur judiciaire de SSPH et SS. La Commission a observé que, même à la fin du processus de restructuration, le niveau de production prévu resterait relativement faible par rapport à celui de chantiers navals européens concurrents.

(67) Troisièmement, sur la base des informations disponibles, la Commission doutait que des mesures compensatoires adéquates aient été prises, car, dans les faits, aucune réduction effective des capacités de production du chantier naval n'avait été mise en œuvre.

(68) Quatrièmement, la Commission doutait que certains des prétendus coûts de restructuration, tels que, par exemple, les coûts d'achat des actifs de production, puissent être considérés comme éligibles car réellement liés à la restructuration.

(69) Enfin, la Commission doutait que la contribution propre du bénéficiaire au plan de restructuration, qu'elle provienne de fonds propres ou de financements extérieurs obtenus aux conditions du marché, soit importante. En particulier, elle se demandait si l'utilisation des bénéfices cumulés pouvait constituer la contribution propre. Par ailleurs, la Commission a remarqué que la contribution propre supposée était constituée à 78 % d'acomptes d'armateurs garantis par l'organisme polonais de crédit à l'exportation KUKE. Compte tenu du fait que le chantier naval de Szczecin connaissait des difficultés financières, la Commission doutait que le taux des primes de garantie reflète correctement le risque existant, que la sûreté exigée par le KUKE soit suffisante, et donc que la contribution propre proposée puisse être considérée comme exempte d'aide d'État.

2.3. *OBSERVATIONS DES INTÉRESSÉS*

2.3.1. OBSERVATIONS DE LA POLOGNE

(70) Les autorités polonaises ont formulé des observations sur la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen après sa publication par la Commission. Le bénéficiaire de l'aide n'a pas présenté d'arguments séparés, mais a soutenu la position du gouvernement polonais.

[1] Lettre du 9 janvier 2008.

(71) Les autorités polonaises ont abordé un certain nombre de points. La principale contestation portait sur le fait de savoir si certaines mesures étaient entrées en vigueur avant l'adhésion de la Pologne à l'UE (le 1er mai 2004) et si elles n'étaient pas applicables après cette date. Ces mesures ne peuvent pas être examinées par la Commission. Seules les mesures qui n'ont pas accordées avant l'adhésion sont soumises à appréciation de la Commission, en tant qu'aide notifiée ou aide illégale conformément à la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE.

(72) Les autorités polonaises ont contesté les conclusions de la Commission, selon lesquelles les mesures énumérées au point B de l'annexe de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen constituaient une aide nouvelle. Elles affirment que toutes les mesures mentionnées dans ce tableau ont été accordées avant l'adhésion de la Pologne à l'UE et que, de ce fait, aucune nouvelle aide n'était prévue ni accordée.

Recapitalisation du chantier naval (point B de l'annexe de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, mesure 61)

(73) Premièrement, les autorités polonaises font valoir que le chantier naval de Szczecin nourrissait une confiance légitime dans la compatibilité de l'aide prévue dans le plan de restructuration de 2003 avec les règles relatives aux aides d'État. Elles renvoient en particulier à deux documents: «Situation de l'industrie la construction navale polonaise, orientations proposées et mécanismes de soutien à ce secteur» (document adopté par le Conseil des ministres le 16 juillet 2002) et «Stratégie à moyen terme en matière d'octroi de garantie et de caution par le Trésor public jusqu'en 2010» (document adopté par le Conseil des ministres le 10 juin 2003). Les autorités polonaises font valoir que ces interventions, et d'autres similaires, des autorités centrales, régionales et communales s'inscrivaient dans le cadre d'un vaste programme de sauvetage de l'industrie de la construction navale.

(74) Deuxièmement, les autorités polonaises affirment qu'en exigeant la publication d'un «acte juridiquement contraignant», la Commission applique des critères relevant du droit communautaire à des événements et au droit national avant l'adhésion. Elles affirment qu'avant l'adhésion, c'est la législation nationale en matière d'aides d'État qui était applicable et que celle-ci «ne prévoyait pas l'envoi d'une décision formelle d'octroi d'une aide au bénéficiaire à quelque moment de la procédure que ce soit». Elle exigeait uniquement l'approbation du plan de restructuration et des mesures qu'il arrêtait par le Président de l'Office de protection de la concurrence et des consommateurs, qui a effectivement été donnée. Les autorités polonaises font valoir qu'«il est incontestable que chacune des mesures contenues dans le dernier plan de restructuration approuvé a été convenue entre le chantier naval de Szczecin et l'autorité compétente chargée de l'octroi de l'aide». Par ailleurs, la Pologne affirme que les dispositions du droit communautaire ne s'appliquaient pas aux événements survenus avant l'adhésion de la Pologne à l'UE et que, dans l'affaire Fleuren [1] invoquée par la Commission dans la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, la situation est fondamentalement différente du cas d'espèce.

(75) Troisièmement, les autorités polonaises affirment que l'approbation du plan de restructuration par le Conseil d'administration du chantier naval de Szczecin doit être considérée comme une décision d'octroi d'une aide. Pour lever les doutes de la Commission concernant le fait de savoir si le Conseil d'administration est compétent pour prendre des décisions ayant des effets financiers contraignants pour les actionnaires, les autorités polonaises indiquent que ce conseil représente les intérêts des actionnaires car ce sont eux qui l'élisent. Les membres du Conseil d'administration agissent sur instruction des actionnaires (l'ARP et le Trésor public) et leurs décisions ont eu pour effet d'engager l'ARP et le Trésor public à accorder une aide.

(76) Quatrièmement, la Pologne affirme que la confirmation du plan de restructuration de 2003 par le service de l'ARP chargé de l'industrie de la construction navale a renforcé encore la confiance légitime du chantier naval, car tous les membres de ce service sont les représentants de l'ARP au sein du Conseil d'administration. La Pologne a également fait valoir également que les décisions réelles étaient prises par le Conseil d'administration et par l'assemblée des actionnaires de l'ARP.

(77) Enfin, les autorités polonaises affirment que l'aide a été accordée avant l'adhésion, car l'engagement de l'État a été arrêté dans le plan de restructuration de 2003 et, de ce fait, était connu avant l'adhésion.

Garanties (point B de l'annexe de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, mesures 62 et 63)

(78) Les autorités polonaises évoquent le système de prolongation, dans le cadre duquel une nouvelle garantie est accordée à l'expiration de la garantie précédente, et font valoir que ce système, et donc toutes les garanties qu'il couvre, a été approuvé par le Conseil d'administration en tant qu'élément du plan de restructuration de 2003. Les autorités polonaises évoquent les critères permettant d'évaluer si une garantie s'applique après l'adhésion ou non et considèrent qu'ils sont décisifs pour déterminer si une aide a été accordée.

(79) Les autorités polonaises ne relèvent pas l'argument de la Commission selon lequel, pour les deux garanties litigieuses, l'ARP n'a pas suivi les mêmes procédures que dans le cas de garanties antérieures. Elles ne contestent pas l'interprétation de la Commission concernant le fait que les contrats de construction de navire conclus en 2002 contenaient une clause permettant à l'acheteur de dénoncer le contrat unilatéralement si le chantier n'apportait pas de garantie que les travaux seraient exécutés dans certains délais.

Annulations et reports de paiement (point B de l'annexe de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, mesures 64 à 68).

(80) La Pologne fait valoir que les obligations financières précises de l'État liées à ces mesures étaient connues avant l'adhésion de la Pologne à l'UE. Elle confirme que l'autorité chargée de l'octroi de l'aide ne pouvait pas publier de décisions finales de report et d'annulation ex ante.

[1] Arrêt du Tribunal de première instance du 14 janvier 2004 dans l'affaire T-109/01, Fleuren Kompost/Commission, Rec. 2004, p. II-127.

Admissibilité au bénéfice d'une aide

(81) En réponse aux doutes de la Commission concernant le fait de savoir si le chantier naval, société créée après la faillite de son prédécesseur actif dans la construction navale à Szczecin, était admissible au bénéfice d'une aide à la restructuration, la Pologne affirme que le bénéficiaire de l'aide existait avant la faillite de son prédécesseur, sous un autre nom (ASS), et était actif dans la construction de navires.

Autres éléments de la décision

(82) Les autorités polonaises ont formulé des observations sur d'autres éléments de la décision de la Commission. En particulier, la Pologne affirme que la restructuration du chantier naval de Szczecin a eu des répercussions sur de nombreux domaines de son activité et visait principalement à améliorer considérablement l'efficience du chantier naval. Celui-ci a adopté une stratégie nettement plus cohérente, a procédé à une restructuration de ses effectifs, a augmenté son efficience, a mis en place un système de gestion plus efficace et a amélioré sa situation financière. Le chantier naval prévoyait de réaliser des bénéfices en 2005.

(83) La Pologne affirme aussi que le chantier naval a mis en œuvre des mesures compensatoires suffisantes, puisqu'il n'a repris qu'une partie des terrains et des structures qui étaient auparavant la propriété de SSPH, à savoir ceux directement liés aux capacités de production du chantier.

(84) Les autorités polonaises font valoir que la contribution propre proposée est suffisante. En particulier, les bénéfices futurs que le chantier naval prévoit de consacrer au financement d'une partie des coûts de la restructuration ne peuvent être considérés comme des ressources d'État; ils constituent donc la contribution propre. Les autorités polonaises maintiennent que les acomptes garantis par le KUKE, qui permettent de financer l'activité du chantier naval, doivent aussi être considérés comme la contribution propre. La Pologne décrit les conditions d'octroi d'une garantie par le KUKE (prime et types de sûreté exigés) et souligne aussi que le KUKE n'a dû effectuer aucun versement aux armateurs au titre des garanties accordées.

(85) Les autorités polonaises considèrent que l'adoption de mesures de restructuration a amélioré la situation financière du chantier naval et qu'en conséquence, celui-ci a pu montrer sa viabilité.

2.3.2. OBSERVATIONS D'AUTRES INTÉRESSÉS

(86) L'Union des employeurs de l'industrie maritime «Forum Okrętowe» a expliqué les causes des difficultés du chantier naval et a indiqué que, selon elle, celui-ci n'avait survécu que grâce à la réussite de son plan de restructuration et à l'aide à la restructuration fournie par l'État.

(87) La société Towimor SA, fournisseur de grues embarquées et d'instruments d'ancrage et de mouillage pour le chantier naval, a indiqué que ce dernier avait retrouvé ses capacités de production et n'avait survécu aux crises des années 2002-2004 que parce que l'ARP avait dirigé le processus de restructuration. La société a souligné que la mise en œuvre du plan de restructuration portait ses fruits et que l'amélioration obtenue était durable.

(88) La société Lubmor Sp. z o.o., fournisseur d'équipements intérieurs pour navires, a insisté sur l'importance du chantier naval de Szczecin pour elle et d'autres entreprises qui collaborent avec le chantier.

(89) Un autre fournisseur, H. Cegielski, dont l'activité principale est la production de moteurs de bateau, a indiqué que la réussite de la restructuration du chantier naval de Szczecin avait sauvé l'ensemble du secteur dans les années 2002-2004 et que le redressement progressif du chantier naval montrait que les mesures de restructuration produisaient des améliorations de longue durée.

(90) La société Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., client du chantier naval de Szczecin, a tenu à souligner le savoir-faire et l'expérience considérables du chantier dans de nombreux secteurs de l'activité de construction navale, ainsi que la qualité des navires que le chantier avait construits pour elle. L'armateur a précisé que le chantier naval de Szczecin avait construit pour lui huit navires polyvalents en respectant des exigences techniques et de normes de qualité élevées. Il a exprimé l'espoir que la Commission confirme l'aide accordée au chantier. D'autres clients du chantier naval, Peter Dohle Schiffarts-KG et Odfjell, ont exprimé des opinions similaires.

(91) Le syndicat Solidarnosc a souligné l'importance du chantier naval pour l'emploi et la situation économique de toute la région. Il a fait part de son espoir que la Commission mette rapidement terme à la procédure d'examen et confirme l'aide accordée au chantier naval.

(92) Le président de la ville de Szczecin a souligné l'importance de l'existence du chantier naval pour la région et a affirmé que, malgré certains retards, la restructuration mise en œuvre avait conduit aux résultats escomptés et que le chantier naval était en mesure de faire durablement face à la concurrence sur le marché.

(93) Le Business Club de Szczecin, association d'employeurs œuvrant au développement de la ville de Szczecin et de la région de Poméranie occidentale, a exprimé son soutien à la restructuration du chantier naval de Szczecin. L'organisation a décrit les difficultés rencontrées par la région après la faillite de SSPH en 2002 et a affirmé que le soutien accordé au chantier par les autorités polonaises avait permis de surmonter cette crise.

2.4. *ÉVOLUTION DE LA SITUATION APRÈS LA DÉCISION DE LA COMMISSION D'OUVRIR LA PROCÉDURE FORMELLE D'EXAMEN*

(94) La procédure d'examen ouverte par la Commission et les faits en question sont résumés ci-après.

(95) En réponse à la décision de la Commission d'ouvrir la procédure formelle d'examen, les autorités polonaises ont réagi, à l'automne 2005, de deux manières: premièrement, en contestant la compétence de la Commission à agir en ce qui concerne les mesures considérées comme une aide nouvelle dans la décision de la Commission, deuxièmement, en démontrant que, même si ces mesures constituaient une aide nouvelle, elles étaient compatibles avec les principes du marché commun en tant qu'aide à la restructuration.

(96) À l'appui de ses arguments concernant la compatibilité de l'aide avec le marché commun, la Pologne a transmis à la Commission le plan de restructuration de 2003. La Commission en a pris connaissance et a demandé l'aide d'un consultant externe. Elle est parvenue à la conclusion que le plan de restructuration de 2003 ne remplissait aucune des conditions permettant d'autoriser l'aide à la restructuration arrêtées par les lignes directrices applicables.

(97) En décembre 2005, la Commission a appris de sources publiques [1] la création d'une société représentant des capitaux publics, KPS, pour réunir les trois principaux chantiers navals polonais (Gdynia, Gdansk et Szczecin) en une seule structure (ci-après «plan de consolidation»). KPS avait pour principale mission d'assurer le financement de l'activité de production de ces chantiers. La Pologne n'a informé la Commission de ce plan de consolidation à aucune étape de la procédure (ni avant ni après l'adoption de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen).

(98) À la demande de la Commission, les autorités polonaises ont expliqué, début 2006, qu'un plan de consolidation avait en effet été prévu, mais qu'il avait été abandonné et que, peu de temps après, une nouvelle stratégie de restructuration avait été adoptée pour le secteur polonais des chantiers navals. La Pologne a expliqué que le rôle de KPS consistait à assurer le financement de l'activité de production des chantiers navals polonais, principalement à l'aide de prêts à court terme.

(99) Lors de la rencontre entre les autorités polonaises et les services de la Commission du 22 février 2006, la Commission a informé la Pologne que, sur la base des informations dont elle disposait, elle n'était pas en mesure de déterminer si le plan de restructuration de 2003 serait suffisant pour rétablir la viabilité à long terme du chantier. Elle a souligné que ce plan était davantage un plan de démarrage, mettant principalement l'accent sur les ressources financières nécessaires au relancement de l'activité après l'annonce de la faillite de SSPH, qu'un plan de restructuration garantissant le retour à la viabilité à long terme. En particulier, les investissements prévus étaient insuffisants au vu du mauvais état des installations et des équipements du chantier. Les autorités polonaises et le chantier naval ont affirmé que le chantier était déjà redevenu viable. Néanmoins, la partie polonaise a confirmé que le chantier nécessitait des investissements considérables pour se moderniser, d'une valeur d'au moins 200 000 000 PLN, et c'est la raison pour laquelle il serait vendu à un investisseur privé en 2008-2009. Lors de la réunion, les autorités polonaises ont confirmé qu'un nouveau plan de restructuration ou une version révisée du plan de 2003 serait transmis à la Commission.

(100) À l'issue de cette réunion, les autorités polonaises se sont engagées [2] à transmettre à la Commission une version révisée du plan de restructuration du chantier naval de Szczecin avant le 22 mai 2006.

(101) Le 26 juin 2006 la Commission a reçu un premier projet de plan de restructuration intitulé «Plan de développement de Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o. pour les années 2006-2011», élaboré avec l'aide de la société de consultants Deloitte Advisory.

(102) La Commission a fait part de ses vives préoccupations concernant ce projet lors d'une visite sur place le 13 juin 2006 et par lettre du 17 juillet 2006, en indiquant que ce premier projet de plan de restructuration semblait de ne pas être suffisamment vaste pour rétablir la viabilité à long terme du chantier naval. La Commission a souligné que la restructuration devait être financée dans une mesure significative par des ressources propres, exemptes d'aide d'État, ce que le plan de restructuration présenté ne prévoyait pas, et qu'il convenait d'appliquer des mesures compensatoires adéquates. Au vu du fait que le plan dépend constamment des garanties apportées par le KUKE, un organisme public, la Commission a averti le chantier naval et les autorités polonaises que ces garanties constituaient une aide d'État. Elle a demandé à la Pologne de corriger le plan de restructuration et de lui transmettre une version complète avant fin août 2006.

(103) Malgré ces avertissements, le plan de restructuration de 2006, finalement transmis par la Pologne avec deux mois de retard, en septembre 2006, n'était pas fondamentalement différent du premier projet. Les principales critiques le concernant sont exposées ci-après.

(104) En septembre 2006 la Pologne a indiqué que, le 31 août 2006, l'assemblée générale du chantier naval de Szczecin avait décidé d'augmenter le capital de l'entreprise de 95 000 000 PLN et de préparer, avant le 15 octobre 2006, des offres à l'intention d'investisseurs potentiellement intéressés par l'acquisition de nouvelles actions. Au 31 décembre 2006, deux entreprises seulement s'étaient montrées intéressées par l'achat d'actions dans le chantier de Szczecin: Zlomrex, entreprise polonaise active dans la distribution d'acier, et ISD Polska, filiale de Donbas, société ukrainienne productrice d'acier.

[1] Comptes rendus des conseils des ministres du 25 janvier 2005 et 5 octobre 2005, publiés sur internet.

[2] Lettre du 13 mars 2006.

(105) Lors de la réunion du 7 décembre 2006 (ainsi que par lettre du 29 janvier 2007), la Commission a expliqué aux autorités polonaises que le plan de restructuration de 2006 ne remplissait aucune des conditions permettant d'autoriser l'aide à la restructuration conformément aux lignes directrices applicables. Au cours de cette réunion, les autorités polonaises se sont engagées à privatiser le chantier naval pour augmenter ses chances de redevenir viable et à garantir une contribution propre suffisante. L'engagement concernant la privatisation avant le 30 juin 2007 a ensuite été confirmé, par lettre du 5 janvier 2007. Lors de l'élaboration des documents nécessaires à la privatisation, la Pologne a demandé à la Commission de s'exprimer au sujet des mesures compensatoires obligatoires que le chantier naval de Szczecin devrait mettre en œuvre, afin de pouvoir transmettre ces informations aux investisseurs potentiels.

(106) À la suite d'un accord conclu entre M^me^ Neelie Kroes et M. Piotr Wozniak en décembre 2006, la Commission a entamé des discussions intenses avec les autorités polonaises et le chantier naval de Szczecin pour définir les mesures compensatoires nécessaires. La Pologne a transmis une proposition de mesures compensatoires et s'est engagée à fermer la cale Wulkan 1 après l'achèvement des contrats de construction de navire déjà signés, c'est-à-dire en mars 2010.

(107) La Commission a demandé au chantier naval de Szczecin de lui transmettre un certain nombre de données. Finalement, les services de la Commission ont informé la Pologne, par lettre du 31 juillet 2007, qu'ils considéraient provisoirement la fermeture de la cale Wulkan 1 comme une mesure compensatoire suffisante, sous réserve que cette installation soit définitivement mise hors service, empêchant de ce fait le montage et la mise à l'eau de navires, et fermée le 1^er^ juin 2009, ou avant cette date si la construction du navire 587-IV-09, le dernier à être assemblé dans cette cale, s'achevait plus tôt. Par ailleurs, en 2009, la cale Wukan 1 ne peut être utilisée que pour l'assemblage du navire 587-IV-09. La raison de cette exigence de la Commission est exposée plus loin. Les autorités polonaises ont confirmé leur intention de procéder à la réduction des capacités de production selon les modalités exposées dans la lettre de la Commission.

(108) En février 2007, la direction du chantier naval a envoyé à 57 investisseurs potentiels des offres d'acquisition de participations majoritaires dans le chantier naval de Szczecin. À cette époque, le chantier menait déjà depuis quelques mois des négociations avec Zlomrex, mais finalement aucune décision n'a été prise.

(109) De nouveaux efforts en vue d'une privatisation ont été déployés à l'automne 2007. Un projet de note d'information a été soumis à la Commission en août et en septembre 2007. En septembre, le conseiller de KPS et de l'ARP en matière de privatisation a envoyé une invitation à soumettre une offre à 221 investisseurs potentiels.

(110) Six investisseurs potentiels se sont montrés intéressés par l'acquisition d'une participation dans le chantier naval et ont demandé la note d'information. Le délai pour soumettre une offre a été prorogé plusieurs fois.

(111) Constatant un retard dans le processus de privatisation, la Commission a demandé aux autorités polonaises, par lettre du 3 octobre 2007, d'achever ce processus dans les meilleurs délais. Par lettre du 23 octobre 2007, la Pologne a informé la Commission que la privatisation ne serait pas achevée avant fin 2007, comme il avait été initialement prévu. En échange, la Pologne s'est engagée à débuter les négociations avec les investisseurs retenus à partir de janvier 2008. Par lettre du 30 novembre 2007, la Commission a de nouveau fait part de ses préoccupations concernant les retards et a clairement indiqué qu'elle attendait que le nouveau propriétaire du chantier naval de Szczecin lui transmette un premier projet de nouveau plan de restructuration avant fin février 2008. Cette demande a été réitérée plusieurs fois par la Commission, qui également demandé à plusieurs reprises que le calendrier de privatisation soit scrupuleusement respecté.

(112) Le 20 décembre 2007, après l'achèvement de la vérification préalable (*due diligence*), Amber, seul investisseur intéressé par l'acquisition du chantier naval de Szczecin, a déposé une offre ferme qui a été soumise à l'appréciation du conseiller de KPS et de l'ARP en matière de privatisation.

(113) Le 20 mars 2008, Amber a obtenu des droits de négociation exclusifs, renouvelés plusieurs fois et qui ont finalement expiré le 12 mai 2008.

(114) Le 29 février 2008, la Pologne a transmis à la Commission le premier projet de plan de restructuration du chantier naval de Szczecin élaboré par Amber [1]. La société a présenté des prévisions financières actualisées, par courriel du 9 avril 2008. La Commission a formulé des observations orales sur ce projet lors de la réunion qui s'est tenue entre ses services, les autorités polonaises et les représentants du chantier naval et de la société Amber, le 10 avril 2008 à Varsovie, ainsi que des remarques écrites, par lettre du 21 avril 2008.

(115) Lors de la réunion avec les autorités polonaises du 12 mai 2008, Amber a déclaré qu'elle se retirait du processus de privatisation du chantier naval de Szczecin. La Pologne a informé la Commission de ce revirement de situation le jour même. Dans son explication au Trésor public, Amber indique que la raison principale de son retrait était qu'à l'issue de la vérification préalable (*due diligence*), elle a constaté que le chantier ne serait pas rentable même après l'exécution des mesures de restructuration, notamment la réalisation d'investissements importants. Amber étant le seul soumissionnaire, son retrait signifiait la fin du processus de la privatisation lancé en 2007.

[1] «Première version du plan de restructuration du chantier naval de Szczecin et plan d'entreprise du chantier pour les années 2008-2012, élaboré sur la base des informations recueillies dans le cadre de la vérification préalable (*due diligence*) effectuée sur place» et «Explications complémentaires, premier projet de programme de restructuration et engagements notifiés en liaison avec l'acquisition du chantier naval de Szczecin, transmis par la société Amber» du 29 février 2008.

(116) Le 26 mai 2008, la Pologne a annoncé à la Commission que le processus de privatisation était de nouveau relancé. Dans les rapports quotidiens transmis par la suite, la Pologne a tenu la Commission informée des mesures prises par les autorités polonaises afin de trouver un acquéreur pour le chantier naval de Szczecin. Elle a transmis à la Commission plusieurs lettres d'investisseurs potentiels demandant à être tenus informés de l'état d'avancement du processus de privatisation et à recevoir la note d'information dès qu'elle serait prête.

(117) Lors de la réunion du 13 juin 2008, les autorités polonaises ont informé la Commission de leur intention de lui transmettre avant le 26 juin 2008 les plans de restructuration du chantier naval élaborés par plusieurs entreprises. La Commission a ensuite rencontré, à la demande et en présence des autorités polonaises, deux investisseurs potentiels ayant manifesté un intérêt pour le chantier, la société norvégienne Ulstein et la société polonaise Mostostal Chojnice. Au cours de ces rencontres, les sociétés ont exposé leur stratégie de restructuration à la Commission.

(118) La Pologne a transmis ensuite à la Commission le projet de plan de restructuration de Mostostal Chojnice, élaboré en juin 2008 et intitulé «Projet de programme de restructuration du chantier naval de Szczecin pour les années 2008-2018 en cours d'élaboration» (ci-après «plan de restructuration de juin 2008»). Le 7 juillet, la Pologne a informé la Commission que Mostostal Chojnice et Ulstein avaient signé une lettre d'intention en vue d'une collaboration éventuelle au cas où Mostostal deviendrait propriétaire du chantier naval. En liaison avec cette lettre d'intention, la Pologne a transmis à la Commission le plan de restructuration actualisé élaboré par Mostostal.

(119) Par lettre du 14 juillet 2008, la Pologne a informé la Commission que le processus de privatisation du chantier naval de Szczecin se poursuivrait et elle a demandé un délai supplémentaire pour que les investisseurs potentiels puissent finaliser le plan de restructuration. La Pologne s'est engagée à présenter à la Commission le plan de restructuration complet du chantier naval de Szczecin au plus tard le 12 septembre 2008.

(120) La Commission a accordé le report de délai demandé pour la présentation du plan de restructuration complet.

(121) Le 12 septembre 2008, la Pologne a transmis le plan de restructuration final du chantier naval, intitulé «Programme de restructuration du chantier naval de Szczecin pour les années 2008-2012», (ci-après «plan de restructuration du 12 septembre 2008»).

(122) Le 22 septembre 2008, Ulstein a informé la Commission de son retrait du processus de privatisation. La Commission a alors considéré que le plan de septembre 2008, qui reposait sur une collaboration entre Ulstein et Mostostal n'était plus valable. Ce plan est néanmoins décrit et apprécié ci-après, compte tenu du fait que Mostostal a déclaré, par lettre du 22 septembre 2008, qu'elle avait l'intention de le réaliser seule.

(123) Lors d'une réunion qui s'est tenue le 30 septembre 2008, Mostostal a indiqué à la Commission qu'elle entendait encore collaborer avec Ulstein dans le cadre de la restructuration du chantier naval de Szczecin. Elle a présenté un projet d'accord avec Ulstein – non signé ni paraphé – sur la base duquel les deux sociétés auraient instauré entre elles une relation de type fournisseur privilégié-client. Ulstein aurait confié au chantier naval de Szczecin, aux conditions du marché, la production de coques de navire et, plus tard, de navires complets de type off-shore, pour le groupe Ulstein. Toujours aux conditions du marché, Ulstein aurait partagé son savoir-faire et son expérience de la construction navale avec Mostostal. Ce nouveau projet d'accord de collaboration ne prévoit pas d'engagement financier de la société Ulstein dans la réalisation du plan de restructuration du 12 septembre 2008.

2.5. *PLAN DE RESTRUCTURATION DE SEPTEMBRE 2006*

(124) Le plan de restructuration modifié concernait les années 2006-2011. Il avait été conçu en collaboration avec la société de consultants Deloitte et avait pour objectif l'achèvement du processus de restructuration commencé en 2002 sur la base du plan présenté à la Commission en octobre 2005 et considéré comme insuffisant pour garantir le retour de l'entreprise à la viabilité. Conformément au plan de restructuration modifié, le chantier naval devait redevenir viable à long terme en 2009.

Changement de stratégie

(125) Un des principaux éléments du nouveau plan de restructuration était la conversion du chantier naval à la construction de navires de haute technologie. Cette réorientation était basée sur les considérations suivantes: une valeur ajoutée supérieure, une concurrence par les prix croissante sur le segment des navires technologiquement moins avancés, l'incapacité technique du chantier naval de Szczecin de produire des porte-conteneurs de grande taille, pour lesquels la demande croît actuellement, et le savoir-faire et l'expérience du chantier naval de Szczecin, notamment en ce qui concerne la construction de chimiquiers hautement spécialisés en acier inoxydable duplex.

(126) Même si les commandes en cours (livraisons prévues en 2008-2009) concernaient principalement des porte-conteneurs (70 %), le chantier naval construisait déjà des chimiquiers de haute technologie et des navires con-ro (30 %). Le plan prévoyait qu'avant 2010, le chantier élargirait son offre de produits dans trois segments: les chimiquiers, les navires rouliers (y compris les con-ro et ro-pax) et les navires polyvalents de haute technologie.

Restructuration industrielle et opérationnelle

(127) La mise en œuvre de la nouvelle stratégie devait s'accompagner de campagnes de marketing et de vente, ainsi que de changements structurels et technologiques au sein du chantier naval. Le coût total des investissements et des initiatives prévus était estimé à 203 900 000 PLN. Ces investissements et initiatives devaient être mis en œuvre en 2006-2009.

(128) Pour résoudre les problèmes d'absentéisme et de fuite des travailleurs qualifiés, le plan prévoyait une hausse des salaires. Le salaire moyen en 2011 devait ainsi être supérieur de 28 % à celui de 2006.

(129) Le plan prévoyait une nouvelle réduction des effectifs à 4 298 travailleurs en 2011, soit un recul de près de 20 % par rapport à 2006 (5 322) et de 53 % par rapport à 2001 (8 071). Néanmoins, le plan ne faisait pas apparaître clairement si cette réduction prendrait la forme d'une compression de personnel ou de transferts de travailleurs vers des filiales.

(130) Les autres mesures prévues pour renforcer la motivation des travailleurs qualifiés étaient exposées d'une manière très générale: formulation d'une nouvelle politique du personnel, définition d'un niveau d'emploi optimal, réexamen du système d'évaluation et élaboration d'un plan de motivation. Des projets similaires étaient prévus pour la hiérarchie intermédiaire.

(131) Le plan contenait des mesures d'optimalisation de la politique financière, telles qu'un plan visant à introduire dans les contrats des clauses diminuant les risques liés à la fluctuation des prix des matières premières et des taux de change (couverture naturelle), ainsi qu'un plan de négociation avec les banques pour obtenir la possibilité de conclure des contrats à terme de plus longue durée. Rien n'indiquait que la négociation de ces contrats avec des banques privées avait abouti.

Résultats escomptés à la fin du processus de restructuration et prévisions financières

(132) Il était prévu qu'à la fin du processus de restructuration, en 2011, la production du chantier naval s'élèverait à 211 682 TBC; à titre de comparaison, elle s'élevait à 213 044 TBC en 2005.

(133) La réduction des effectifs aurait entraîné une augmentation de la productivité, qui serait passée de 34 TBC par travailleur en 2003 à 49,3 TBC par travailleur en 2011. En termes d'heures de main d'œuvre/TBC, la productivité en 2003 s'élevait à 47. En 2011, il était prévu qu'elle s'élève à 34 heures de main d'œuvre/TBC.

(134) Le plan prévoyait que le rendement du capital investi, sans tenir compte des coûts liés à la hausse des salaires, s'établisse à 19 % en moyenne sur la période 2007-2011, ce qui constituerait prétendument le taux de rendement attendu par un investisseur privé. En tenant compte de la hausse des salaires, le rendement prévu était de 1,45 % par an.

(135) Le plan comportait également une analyse de la sensibilité aux changements des hypothèses concernant le taux de change, le coût du travail et les prix de l'acier. Les facteurs suivants étaient analysés: une appréciation du PLN de 5 % et de 10 % pendant la période de restructuration 2006-2011 (l'hypothèse de base étant un taux de change à 3,26 PLN/USD), une hausse des salaires de 7,5 % par an (l'hypothèse de base étant une hausse de 5 % par an) et une augmentation des prix de l'acier de 20 %.

Financement des activités en cours

(136) Le plan prévoyait que le mode de financement actuel de l'activité, fondé sur des acomptes versés par les armateurs et garantis par le KUKE, ainsi que sur des garanties du Trésor public et des prêts de l'État, serait remplacé par des acomptes d'armateurs, garantis par le KUKE, et des emprunts commerciaux.

(137) Le plan envisageait un financement sous la forme de garanties complémentaires du Trésor public sur des prêts de 35 000 000 USD en 2006-2007 et de 25 000 000 USD en 2008-2009. Il était aussi question de remplacer les garanties du KUKE par des garanties obtenues sur le marché et par l'obtention de crédits commerciaux. Le plan de restructuration de 2006 ne mentionnait la conclusion que d'un seul accord de garantie. Il prévoyait de continuer à s'appuyer sur les garanties du KUKE avec une limite annuelle fixée à 200 000 000 USD.

Coûts de restructuration

(138) Le plan prévoyait que les coûts de restructuration s'élèveraient à 374 700 000 PLN et les coûts de fonctionnement pendant la période de restructuration à 11 120 000 000 PLN. Ces deux montants concernaient la période 2002-2009. Le coût des initiatives et des investissements prévus était estimé à 203 900 000 PLN. La restructuration financière était déclarée achevée, à l'exception de l'annulation d'un montant de 20 700 000 PLN.

Contribution propre, autres sources de financement

(139) La restructuration, d'un coût de 190 000 000 PLN, devait être financée par des fonds extérieurs, dont 95 000 000 PLN issus de la recapitalisation du chantier naval par émission de nouvelles actions qui auraient été vendues à un investisseur privé. La décision de recapitaliser l'entreprise avait été adoptée par l'assemblée extraordinaire des actionnaires. En septembre 2006, la mise en vente de nouvelles actions pour un montant de 95 000 000 PLN aurait signifié la reprise de 21 % des actions du chantier naval de Szczecin, le reste demeurant soumis au contrôle de l'État.

(140) Les 95 000 000 PLN restants auraient dû provenir d'un crédit d'investissement de longue durée, de source privée également. Les prévisions financières pour les années 2006-2009 tablaient sur une augmentation du capital de l'entreprise et sur l'obtention d'un crédit d'investissement de longue durée.

(141) Le plan prévoyait en outre une contribution propre de 165 900 000 PLN, issue de crédits commerciaux, sans plus de précisions.

(142) Le plan indiquait que des versements supplémentaires, d'un montant de 628 700 000 PLN, effectués par les armateurs après la renégociation de leur contrat devraient être considérés comme faisant partie de la contribution apport propre.

(143) Le plan prévoyait également le financement de l'activité en cours par des crédits commerciaux et des acomptes versés par les armateurs, non garantis par le KUKE, pour une valeur totale, sur l'ensemble de la période de restructuration (2002-2009), de 3 200 000 000 PLN.

(144) Enfin, le plan prévoyait qu'une partie des futures liquidités financières (14 500 000 PLN sur un total de 399 000 000 PLN) serait destinée à des investissements et l'autre partie à l'activité opérationnelle. Il était cependant clairement indiqué dans le plan que ces ressources ne constituaient pas des fonds propres au sens des lignes directrices applicables.

Mesures compensatoires

(145) Conformément au plan de restructuration, des mesures compensatoires avaient été mises en œuvre par le chantier naval de Szczecin, sous la forme d'une réduction de ses capacités de production en ce sens que le chantier naval n'avait pas repris une partie substantielle des actifs et des travailleurs de SSPH après la mise en faillite de cette société. Il était affirmé qu'en 2001, avant la déclaration de mise en faillite, les capacités de production annuelles maximales de SSPH s'établissaient à 34 600 TBC et que, dans les années 1995-1999, elles s'élevaient à 322 000 TBC (la production annuelle moyenne pendant cette période était de 244 000 TBC). Le plan de restructuration du chantier naval de Szczecin affirmait que les capacités de production actuelles du chantier s'élevaient à 255 720 TBC. En conséquence, d'après le plan, la réduction des capacités de production atteignait presque 100 000 TBC.

2.6. *PLAN DE RESTRUCTURATION DE JUIN 2008*

(146) La société Mostostal, fondée en Pologne, est entièrement détenue par le groupe KEM. Elle produit différents types de constructions en acier (ponts, grues, bâtiments etc.). Autrefois propriété du Trésor public, elle a été privatisée en 1992 et, depuis 2003, elle appartient à une entreprise familiale, le groupe industriel KEM. Ce groupe transforme et commercialise la ferraille et est présent dans le commerce de gros de produits métallurgiques, tels que ceux fabriqués par Mostostal. En 2007, son chiffre d'affaires s'élevait à 700 millions de PLN (207 millions d'EUR), dont 100 millions de PLN (30 millions d'EUR) réalisés par Mostostal.

(147) La stratégie d'activité fondamentale reposait sur la diversification des activités du chantier naval vers, d'une part, la production de constructions métalliques et, d'autre part, la construction navale, et ce afin d'atténuer la vulnérabilité du chantier aux fluctuations affectant le marché de la construction navale La restructuration de la production devait se faire en deux étapes. Dans un premier temps, jusqu'au début de 2009, le chantier devait achever les commandes de navires en cours et débuter son activité de construction métallique. Dans un second temps, la production de constructions métalliques devait être développée, jusqu'à atteindre l'objectif final consistant à y consacrer 50 % des capacités de production du chantier, l'autre moitié étant utilisée pour la construction navale.

(148) En ce qui concerne l'activité de construction navale, Mostostal basait son plan sur un partenariat avec le chantier naval norvégien Ulstein. Le 7 juillet, les deux entreprises avaient signé une lettre d'intention dans laquelle elles s'engageaient à négocier la conclusion éventuelle d'un accord de coopération. Cette coopération devait en principe prendre la forme de l'utilisation, par Ulstein, d'une partie des capacités de production du chantier naval de Szczecin.

(149) En ce qui concerne la production de constructions métalliques, Mostostal prévoyait d'utiliser les moyens de production du chantier naval de Szczecin pour élargir sa production et d'exploiter l'accès au transport maritime. Le plan était fondé sur des prévisions optimistes concernant le développement du marché polonais des constructions métalliques; il tablait en particulier sur de vastes investissements dans les infrastructures en Pologne. En ce qui concerne l'activité navale, le plan prévoyait la construction de navires de type ro-pax et de navires polyvalents, considérant que, dans ces segments, les prix «tendent à augmenter indépendamment de l'évolution des marchés de la construction navale».

(150) Le plan prévoyait une restructuration des actifs incluant la reconversion d'environ 30 % de la surface de production actuelle vers des activités autres que celle de base, par location à des tiers. Une cale de production (Wulkan 1) devait être détournée de la construction navale et consacrée à la production de constructions métalliques autres que des navires. Cette reconversion était présentée comme une mesure compensatoire.

(151) Le plan prévoyait également la réalisation, en 2008-2012, d'investissements pour un montant de 264 millions de PLN, ainsi que des investissements complémentaires, d'un montant de 90 millions de PLN, en 2013-2018. Il présentait une liste des investissements et des économies prévues en termes d'heures de main d'œuvre et de coûts de fonctionnement. Cependant, le plan indiquait aussi que, le 12 juin 2008, le chantier avait signé un contrat avec un consultant indépendant pour l'élaboration d'un plan de modernisation du chantier et l'identification des investissements indispensables.

(152) En ce qui concerne l'emploi, le plan prévoyait une augmentation des effectifs d'environ 14 %, ce qui les porterait à 5 010 travailleurs en 2012.

(153) Le plan prévoyait que la production navale serait financée à partir des acomptes versés par les armateurs, à hauteur de 80-90 % de prix de vente.

(154) Selon le plan, le succès de la restructuration dépendait de l'obtention par le chantier naval d'une aide d'État supplémentaire. Le plan envisageait plusieurs injections de capital et conversions de prêts en actions qui devraient être accordées par le Trésor public ou par des organismes publics en dépendant, pour un montant de 588 millions de PLN. Cette somme tient compte de la recapitalisation par l'ARP d'un montant de 145 millions de PLN, décidée en juin 2008. Par ailleurs, le plan prévoyait l'obtention d'un prêt de l'ARP de 32 millions d'USD (68 millions de PLN). Enfin, il supposait la poursuite de l'obtention de garanties du KUKE sur les acomptes versés par les armateurs, d'une valeur nominale de 431 millions de PLN.

(155) L'investisseur déclarait avoir l'intention d'injecter 149,5 millions de PLN dans le capital du chantier naval pour financer une partie du programme d'investissement portant sur les années 2008-2012, l'autre partie devant être financée à l'aide des liquidités du chantier.

(156) Enfin, le plan présentait des prévisions financières pour les années 2008-2012 indiquant le retour de la rentabilité à partir de 2010. Il énumérait, de façon très générale et sans justification, les hypothèses sur la base desquelles les projets financiers avaient été préparés, mais ne comportait pas le modèle financier utilisé pour effectuer les estimations. La rentabilité des capitaux propres qui devait être obtenue en 2012 était ainsi estimée à environ 26 %, mais le plan admettait que ce niveau, apparemment élevé, résultait de capitaux propres faibles en raison des pertes accumulées au cours des années précédentes. Sans tenir compte de ces pertes, un aperçu plus réaliste faisait apparaître une rentabilité s'établissant à 7,6 % en 2011 et à 9,8 % en 2012, ce qui, comme le plan l'indiquait, était à la limite de la rentabilité.

(157) Les projections concernant le bilan indiquaient que la valeur de l'actif immobilisé devait croître et passer de près de 100 millions de PLN en 2008 à environ 200 millions de PLN en 2012.

2.7. *PLAN DE RESTRUCTURATION DU 12 SEPTEMBRE 2008*

(158) Le plan de restructuration du 12 septembre 2008 est basé sur des hypothèses similaires à celles utilisées dans le plan de juin 2008. L'élément stratégique principal reste la diversification des activités et la réussite de la restructuration doit être assurée par la coopération entre Mostostal et Ulstein, qui uniront leurs expériences dans les secteurs de la production d'acier et de la construction navale. Par rapport à sa version du mois de juin, le plan de restructuration révisé est plus élaboré en ce qui concerne la description de certaines activités de restructuration et la réalisation concrète de la diversification prévue, ce qui se reflète dans la restructuration de l'organisation et de l'actionnariat (voir le tableau 2 ci-après).

(159) Le plan prévoit que le chantier existant, renommé SSN Nowa, achève la construction des navires non rentables, dans le respect des contrats conclus, après quoi il sera liquidé. Les actifs du chantier seront vendus à trois nouvelles sociétés, SSN Mostostal (entièrement détenue par Mostostal), SSN Ulstein (entièrement détenue par Ulstein), et SSN Wspolna (détenue à parts égales par Mostostal et Ulstein). Par ailleurs, le bureau d'études actuel deviendra une société distincte, dénommée SSN Biuro projektowe. Le plan prévoit qu'en 2010, Mostostal créera une nouvelle société, SSN Odra, qui poursuivra l'activité actuelle du chantier naval de Szczecin et produira des navires ro-pax, ro-ro et con-ro, ainsi que des chimiquiers.

Tableau 2

Restructuration de l'actionnariat du chantier naval de Szczecin prévue dans le plan de restructuration du 12 septembre 2008

	Propriétaire	Activité	Injection de capitaux (Mio PLN)	Chiffre d'affaires (Moi PLN)	Effectifs	Programme d'investissements (Mio PLN)
SSN Nowa	Mostostal (100 %)	Construction navale – réalisation des contrats en cours	434 (aide d'État)		4 011 en 2009, 0 au final	Néant
SSN Mostostal	Mostostal (100 %)	Constructions métalliques	80	148 (10 %)	297 en 2009, 352 au final	59
SSN Ulstein	Ulstein (100 %)	Construction navale – navires de type off-shore	67,3	155 (11 %)	150	10
SSN Wspolna	Mostostal (50 %), Ulstein (50 %)	Préfabrication d'acier	95	370-400 (28 %)	1 062 en 2009, 663 au final	34,5
SSN Biuro Projektowe	Mostostal (50 %), Ulstein (50 %)	Études	0,2	9 (0,6 %)	150	0,5
SSN Odra	Mostostal (100 %)	Construction de navires – ro-pax, ro-ro, chimiquiers	0,2	600-700 (49 %)	852 en 2010, 500 au final	Néant
Total			434 (État) et 242,7 (investisseurs)	1 412	1 815	104

(160) Le plan prévoit que les sociétés SSN Nowa et SSN Odra, qui devraient poursuivre l'activité de construction navale actuelle, ne posséderont pas d'actifs immobilisés; elles chargeront SSN Wspolna de la fabrication de l'acier et exploiteront les capacités de production de SSN Mostostal et SSN Ulstein pour le montage et l'équipement des navires. Le plan ne décrit pas comment cette répartition des capacités de production sera gérée en pratique, ni à quelles conditions les capacités de production seront mises à la disposition de SSN Wspolna, puis de SSN Nowa.

Stratégie de marché

(161) Les deux sociétés, SSN Ulstein et SSN Mostostal, devraient entrer sur des marchés sur lesquelles le chantier naval de Szczecin n'a aucune expérience; pour autant, le plan ne présente aucune analyse de ces marchés.

(162) Le plan explique qu'actuellement Ulstein sous-traite la construction des coques, mais qu'elle souhaiterait aussi contrôler les étapes initiales de production; ainsi, en acquérant les capacités de production du chantier naval de Szczecin, Ulstein procéderait à l'intégration verticale du processus de production. SSN Ulstein prévoit une croissance raisonnable et planifie de construire d'abord des coques, puis des bateaux semi-équipés et enfin des bateaux entièrement équipés de type off-shore. Le plan ne précise pas le volume de production prévu, le prix estimé des coques/navires, les coûts, la rentabilité, etc.

(163) Les raisons pour lesquelles Mostostal a décidé d'investir dans le chantier naval de Szczecin restent les mêmes que celles exposées dans le plan de restructuration de juin 2008. L'investisseur cherche à développer ses capacités de production de constructions métalliques et à bénéficier d'un accès direct au transport maritime, ce qui diminue les coûts de transport en permettant le transport de constructions plus grandes entièrement assemblées. Le volume de production prévu, les prix, les coûts, les marges, etc. ne sont pas précisés.

(164) Le plan ne prévoit pas de restructuration de la société SSN Nowa, supposant qu'après la réalisation des contrats non rentables composant son carnet de commandes actuel, la société sera liquidée. Le plan contient une analyse du marché dans le secteur de la construction navale; toutefois, celle-ci se réfère en grande partie à des secteurs dans lesquels le chantier ne prévoit pas d'être actif à l'avenir.

(165) Le plan ne comporte pas de plan d'entreprise pour SSN Odra. En ce qui concerne la stratégie de cette société, le plan prévoit que SSN Odra obtienne des contrats rentables de la société publique Polska Zegluga Morska pour la construction de navires de passagers de type ro-pax. Par ailleurs, SSN Odra pourrait se charger de la construction de navires de même type à vocation militaire, mais aucune information complémentaire n'a été transmise à ce sujet.

(166) Enfin, il est prévu que SSN Wspolna soit essentiellement chargée de services pour le compte des autres sociétés. Le plan prévoit que les capacités de production de SSN Wspolna dans le domaine de la transformation de l'acier s'élèvent à 74 mille tonnes. Les besoins en acier de SSN Ulstein devraient être de l'ordre de 15 à 20 mille tonnes, et ceux de Mostostal de l'ordre de 12 à 15 mille tonnes. Le plan prévoit qu'environ 30 mille tonnes d'acier seront destinées à des activités de construction navale autres que celles de la société Ulstein. Par ailleurs, le plan suggère que les capacités de production restantes de SSN Wspolna (9 à 17 mille tonnes d'acier, soit 12-23 % de ses capacités) devraient être utilisées dans le cadre d'une sous-traitance pour le compte de tiers, mais il ne décrit pas des marchés visés, les besoins ou la rentabilité de cette activité.

(167) Outre une restructuration de l'organisation, le plan prévoit également une restructuration des actifs, une restructuration financière et une réduction significative des effectifs.

(168) Le plan prévoit des investissements dans SSN Ulstein, SSN Mostostal et SSN Wspolna pour un montant de 104 millions de PLN. Par ailleurs, SSN Nowa devra supporter des frais pour le déménagement de certains actifs de production ([...] [1] millions de PLN) afin de libérer des terrains dont la vente permettrait de générer des ressources pour la restructuration.

(169) En ce qui concerne l'arrêt de l'activité d'une des cales, le plan du 12 septembre (comme celui du mois de juin) prévoit que la cale Wulkan 1 ne sera pas utilisée aux fins de l'activité de construction navale, mais pour la production des constructions métalliques par SSN Mostostal.

(170) Le plan prévoit une réduction des effectifs de pratiquement 60 %; ils devraient s'établir à 1 815 travailleurs.

(171) Les prévisions financières indiquent que SSN Ulstein commencera son activité en 2009 et réalisera ses premiers bénéfices en 2010. SSN Mostostal et SSN Wspolna devraient débuter leur activité en 2009 et réaliser des bénéfices dès le début. SSN Odra commencera son activité en 2010 et, selon les prévisions financières, devrait être rentable dès le début.

(172) La rentabilité des ventes estimée pour SSN Ulstein s'élève à 6 % et, selon le plan, elle est considérée comme suffisante. Pour SSN Odra, cette rentabilité est de 11 % pour la première année (en raison de la réalisation prévue de deux contrats très rentables) et, les années suivantes, elle tombe à 7-8 %. SSN Mostostal prévoit une rentabilité des ventes de l'ordre de 6 à 9 % sur la période 2009-2011 et de 11 % en 2012. La rentabilité des ventes de SSN Wspolna et de SSN Biuro projektowe sera minime: 0,4 % sur toute la période pour SSN Wspolna et 1,6 % pour SSN Biuro projektowe. Selon le plan, ce niveau si bas résulte de marges peu importantes et se justifie par le fait que SSN Wspolna et SSN Biuro projektowe sont des sociétés de services qui travaillent pour les sociétés produisant les produits finals, essentiellement à partir d'éléments que celles-ci leur confient.

[1] Certains passages du présent texte ont été masqués pour ne pas divulguer d'informations confidentielles; ils sont représentés par des points de suspension entre crochets et sont signalés par un astérisque.

(173) SSN Nowa doit mener à bien la réalisation des contrats non rentables faisant partie du carnet de commandes actuel du chantier, ce qui signifie que, durant toute la période qui précède sa liquidation, le chantier travaillera à perte. De ce fait, la mise en œuvre du plan de restructuration dépend de l'octroi d'une aide d'État additionnelle, de l'ordre de 430 millions de PLN, pour couvrir les futures pertes de SSN Nowa. Par rapport au plan de juin, qui prévoyait une recapitalisation de 588 millions de PLN et un emprunt de 68 millions de PLN, l'ampleur de l'aide d'État sollicitée semble être inférieure. La Commission fait cependant observer qu'entre-temps, en août 2008, les organismes publics (ARP et KPS) ont procédé à une opération de conversion de dettes en actions portant sur un montant de 130 millions de PLN.

2.8. *MESURES COMPENSATOIRES*

(174) À la suite d'un accord conclu entre les autorités polonaises et les services de la Commission en décembre 2006, la Commission a entamé des discussions approfondies avec les autorités polonaises et le chantier naval de Szczecin pour définir les mesures compensatoires nécessaires.

(175) En collaboration avec son consultant externe et le chantier, la Commission a arrêté une méthode, exposée ci-après, pour évaluer la réduction des capacités de production proposée par la Pologne comme mesure compensatoire.

(176) Pour que les mesures compensatoires aient un sens, la réduction des capacités de production doit être suffisante pour garantir qu'à l'avenir, les capacités de production seront inférieures à celles d'aujourd'hui.

(177) Avant toute chose, la Commission a évalué les capacités techniques actuelles du chantier, en partant de l'hypothèse que l'assemblage des navires sur la cale de production constitue un des goulets d'étranglement dans le processus de construction navale qu'il n'est pas facile de surmonter par externalisation. Conformément à la méthode appliquée par la Commission, que ni les autorités polonaises ni le chantier naval ne contestent, les capacités de production sont calculées sur la base du temps de montage d'un navire sur une cale pour un montage type (la valeur TBC des navires peut varier, mais le temps de montage reste le même).

(178) Les capacités de production actuelles tiennent compte du temps réellement nécessaire pour monter un navire (d'un type donné) sur une cale. Ce temps doit refléter toutes les carences actuelles du processus de production, par exemple la faible productivité, les goulets d'étranglement, les actifs obsolètes, un processus de production inefficace et les problèmes de main d'œuvre. Les seuls facteurs susceptibles d'influer sur le temps de montage sont les contraintes financières actuelles du chantier, qui découlent de sa mauvaise situation financière. L'accès irrégulier ou impossible aux fonds de roulement peut perturber considérablement le processus de production. Compte tenu du fait qu'il s'agit d'un facteur externe propre à toutes les entreprises en difficulté et qui n'est pas lié à leur inefficience, la Commission a admis que la productivité réelle du chantier pouvait être corrigée en se fondant sur l'hypothèse de fonds de roulement librement disponibles.

(179) Les prévisions concernant les futures capacités de production tiennent compte du temps de montage probable d'un navire (d'un type donné) sur une cale, en partant de l'hypothèse que la productivité du chantier naval est comparable aux résultats d'autres chantiers navals européens concurrents. Autrement dit, il convient de prendre en considération les effets de la modernisation indispensable des installations et de l'optimalisation des conditions de travail (organisation, finances, approvisionnement, effectifs).

(180) Cette modernisation est indispensable si le chantier veut retrouver sa viabilité à long terme. La hausse de productivité dont elle s'accompagne permettra au chantier, d'une part, de réduire les intrants et, d'autre part, d'accélérer la production. Au fur et à mesure que les différents aspects de la production s'amélioreront, les capacités de production, qui s'entendent comme la possibilité de produire une quantité donnée, augmenteront. Par conséquent, il convient de noter que la fermeture de certaines installations, comme par exemple la fermeture proposée d'une des cales de production du chantier naval de Szczecin, peut être compensée par l'augmentation des capacités de production de la partie restante du chantier. Pour que les mesures compensatoires aient un sens, la réduction des capacités de production du chantier doit aboutir à ce qu'à l'issue de la restructuration, c'est-à-dire après la réalisation des investissements et l'amélioration de la productivité, ces capacités soient inférieures à leur niveau actuel. Ce n'est qu'ainsi qu'il est possible de concilier deux objectifs, à savoir le retour à la viabilité à long terme, qui exige un accroissement de la productivité, et la réduction au strict minimum des effets négatifs de l'aide d'État sur les échanges.

(181) Pour garantir la cohérence lors de l'évaluation des capacités de production actuelles et futures, il convient de se baser sur le même assortiment de produits, c'est-à-dire sur le même type de navires. Éventuellement, il est possible d'utiliser la notion de «navire type» (c'est-à-dire la valeur moyenne en TBC, sur la base du carnet de commandes du chantier).

(182) Sur la base des renseignements communiqués par le chantier naval de Szczecin, ses capacités de production actuelles, compte tenu des restrictions financières, sont estimées à un niveau compris entre 177 000 TBC et 202 000 TBC, en fonction de la présence ou non des chimiquiers dans son offre. Sans contraintes financières, les capacités de production du chantier naval atteignent 208 000 CGT (9,15 navires) dans le cas d'une offre incluant les chimiquiers et 238 000 CGT (10,7 navires) dans le cas d'une offre sans chimiquiers.

(183) Le chantier affirme que les investissements prévus dans le plan de restructuration de 2006 n'auront pas d'influence sur le temps de montage, mais se traduiront par une réduction des coûts. En outre, le chantier a précisé que, même si certains investissements pouvaient potentiellement raccourcir le temps de montage, cet effet serait compensé par des changements importants dans la méthode de production, consistant en un montage préalable de l'équipement. Le chantier a expliqué également que, pour raccourcir sensiblement la durée du montage, des investissements seront nécessaires sur les cales de production elles-mêmes. Le chantier chiffre la valeur de ces investissements à 200 000 000 EUR, un montant dépassant largement les possibilités du chantier.

(184) En liaison avec ce qui précède, en l'absence de la fermeture d'installations, le niveau des futures capacités de production du chantier naval serait identique au niveau actuel dans le cas de figure où il n'existerait pas de contraintes financières; il s'établirait à 208 000 TBC dans le cas d'une offre incluant les chimiquiers et à 238 000 TBC dans le cas d'une offre sans chimiquiers.

(185) Après la fermeture de la plus petite cale de production (Wulkan 1), les capacités de production du chantier s'élèveraient à 149 000 TBC (6,25 navires) dans le cas de l'offre à valeur en TBC moindre (avec les chimiquiers) et à 178 000 TBC (7,8 navires) pour l'offre à valeur en TBC plus élevée (sans les chimiquiers).

(186) Sur la base de ces données chiffrées, la Commission a établi que la réduction des capacités de production après la fermeture de la petite cale de production serait comprise entre 25 % et 46 %, en fonction de l'assortiment de produits retenu. En conséquence et compte tenu du fait que la fermeture d'une cale supplémentaire réduirait les capacités de production de 59 % au moins, les services de la Commission ont provisoirement conclu que la fermeture de la plus petite cale, Wulkan 1, proposée par la Pologne constituera une mesure compensatoire suffisante.

2.9. *MESURES*

(187) La Commission a décidé d'ouvrir la procédure formelle d'examen concernant les mesures décrites au point B de l'annexe de la présente décision. Elles couvrent une recapitalisation, deux garanties d'exécution qui devaient être accordées par l'ARP, ainsi que plusieurs reports et annulations de taxe sur les biens immobiliers accordés par la ville de Szczecin. La valeur nominale de ces mesures est de 126 524 652 PLN.

(188) La Pologne a informé la Commission que les deux garanties d'exécution identifiées en tant que mesures 62 et 63 au point B de l'annexe de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen n'ont pas été accordées [1]. Par ailleurs, elle a indiqué que les annulations de la taxe sur les biens immobiliers identifiées en tant que mesures 64 et 68 au point B de l'annexe de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen ont été reportées [2].

(189) Le tableau 3 ci-après montre les prêts accordés entre le 1er mai 2004, date d'adhésion de la Pologne à l'UE, et le 30 juin 2007. La Pologne a notifié ces mesures par lettre du 11 juillet 2007. La valeur nominale de ces mesures est de 259 560 990 PLN. La mesure 1 correspond à la mesure 61 du point B de l'annexe de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen.

(190) Le tableau 3 inclut les prêts accordés par KPS utilisés pour financer les besoins du chantier naval en fonds de roulement. Dans ses lettres du 11 juillet 2007 et du 9 janvier 2008, la Pologne affirme que ces prêts ne constituent pas une aide d'État car les intérêts appliqués tiennent compte de l'évaluation des risques du projet concret pour la réalisation duquel le prêt a été accordé.

(191) Pour les prêts accordés en 2005-2007, KPS a fixé un taux d'intérêt d'un niveau légèrement supérieur à 6 %. Sur la période pendant laquelle KPS a accordé des prêts au chantier naval, le taux de référence en Pologne était compris entre 5,56 % et 6,24 %. Par ailleurs, KPS facturait une redevance unique, d'un montant compris entre 0,1 % et 0,4 %. Selon les autorités polonaises, KPS exigeait la constitution d'une sûreté, sous la forme d'une acceptation d'exécution forcée, d'un accord de cession de créances, d'un ordre de paiement inconditionnel, d'obligations non dénommées ou de gages [3].

(192) KPS a été créée en 2004 en tant que filiale à 100 % de l'ARP et elle a fonctionné comme fonds de capital-risque de l'ARP. Sa principale mission consistait à servir d'intermédiaire dans la consolidation des trois principaux chantiers navals de Pologne, projet abandonné en 2006. Selon les informations transmises par la Pologne en 2006 [4], KPS devait être financée à partir du capital de l'ARP, par une contribution matérielle (actions dans des sociétés tierces) fournie par l'ARP et par un crédit bancaire renouvelable garanti par l'ARP, destiné en particulier à soutenir le financement des chantiers. Selon les informations disponibles sur le site internet du gouvernement, KPS devait aussi appuyer l'activité de construction navale en Pologne en émettant des obligations entièrement garanties par l'ARP. En effet, le document «Stratégie pour le secteur de la construction navale (chantiers maritimes) en Pologne en 2006-2010» [5] confirme que KPS devait générer des ressources en émettant des titres, pour un montant d'environ 100 000 000 USD, garantis par des actifs destinés à la restructuration de l'industrie navale, sous la forme de fonds transférés du Trésor public vers l'ARP.

[1] Lettre du 11 juillet 2007.

[2] Lettre du 9 janvier 2008.

[3] Lettre du 9 janvier 2008, p. 15.

[4] Lettre du 17 février 2006.

[5] Stratégie pour le secteur de la construction navale (chantiers maritimes) en Pologne en 2006-2010, adoptée en août 2006, p. 30.

(193) Le tableau 4 présente les aides fournies par l'ARP et KPS entre le 30 juin 2007 et le 15 février de 2008 et notifiées à la Commission après le 11 juillet 2007, par lettres du 6 décembre 2007 et du 12 février 2008. Ce tableau présente aussi les prêts supplémentaires accordés par l'ARP et KPS et dont la Commission a pris connaissance dans la note d'information sur le chantier naval de Szczecin de juin 2008 ([1]), dans le plan de restructuration de Mostostal transmis en juin 2008 ([2]) et dans le plan de restructuration transmis en septembre 2008. La valeur nominale de ces mesures est de 417 531 254 PLN.

(194) Le tableau 5 présente les créances d'organismes publics non recouvrées, sous la forme d'arriérés de taxe sur les biens immobiliers pour la période comprise entre juillet 2003 et décembre 2004, d'un montant de 12 402 000 PLN. Cette aide correspond aux mesures 64 à 68 du point B de l'annexe de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen.

(195) Compte tenu de la situation financière incertaine du chantier naval, la Commission ne peut exclure qu'une autre aide d'État du même type ait été accordée au chantier naval de Szczecin.

(196) Enfin, le chantier naval de Szczecin a bénéficié de garanties de production du KUKE (ci-après «garanties sur les acomptes» ou «garanties du KUKE»). Pratiquement toute la production de navires, à compter du 1er mai 2004, a été financée grâce à ces garanties. Au total, entre le 1er mai 2004 et le 30 mai 2008, le chantier naval de Szczecin a obtenu environ 96 garanties, pour un montant total de 1 928 869 694 PLN ([3]). La Pologne a indiqué, par lettre du 11 juillet 2007, que jusqu'à la fin de l'année 2008, le KUKE continuera d'accorder des garanties au chantier naval de Szczecin. Il ressort du plan de restructuration transmis le 12 septembre 2008, que, le 26 juin 2008, dix autres garanties avaient été accordées par le KUKE au chantier naval de Szczecin, pour un montant total de 429 578 282 PLN.

(197) Ce secteur de l'industrie se caractérise par le fait qu'en règle générale, les chantiers navals ne disposent pas de fonds de roulement suffisants pour construire les navires et font appel au financement extérieur, sous la forme d'emprunts (crédits de production) ou d'acomptes versés par les armateurs, pour financer leur production. Les armateurs versent généralement environ 80 % du prix du navire, sous forme d'acomptes, à certaines étapes décisives de la construction, les 20 % restants étant versés à la réception du navire. La participation des armateurs au financement de la construction est donc cruciale. Les garanties sur les acomptes accordées au chantier naval de Szczecin par le KUKE visent donc à sécuriser les acomptes versés par les armateurs contre le risque de non-livraison du navire par le chantier.

(198) Selon les renseignements communiqués par la Pologne, les garanties du KUKE étaient accordées au chantier naval de Szczecin comme suit: en premier lieu, un accord était signé avec l'armateur, comportant généralement une clause faisant obligation au chantier naval de démontrer, dans un délai déterminé, que le financement de la production du navire serait garanti par le KUKE. Le KUKE arrêtait une décision par laquelle il s'engageait à assurer le financement de la construction du navire en garantissant les acomptes. Dans les contrats individuels suivants, le KUKE activait les garanties relatives aux différents acomptes (habituellement au nombre de 4). Le risque supporté par le KUKE en cas de non-respect par le chantier naval de son obligation de construire le navire correspondait généralement à 80 % du prix total du navire et à la valeur totale des acomptes versés par l'armateur avant la réception du navire. Ce risque est connu au moment où le KUKE décide de garantir les acomptes versés par l'armateur. La garantie expire le jour de la livraison du navire.

(199) Les activités du KUKE, organisme polonais de crédit à l'exportation, sont très diverses ([4]) et peuvent schématiquement être ventilées entre activités commerciales et activités menées au nom du Trésor public et garanties par ce dernier. Les activités menées au nom du Trésor public sont comptabilisées sur un compte bancaire distinct, dénommé «Intérêt national». Les garanties accordées au chantier naval de Szczecin relèvent des activités garanties par le Trésor public.

(200) Selon les renseignements communiqués par la Pologne, les garanties sur les acomptes versés par les armateurs étaient accordées par le KUKE au chantier naval de Szczecin en échange du paiement de primes dont le montant était proportionnel au montant de la garantie. Pour les garanties ne dépassant pas 35 000 000 PLN, cette prime s'élevait à 2 % par an, tandis que pour les garanties d'un montant supérieur à 35 000 000 PLN, elle était de 1 % par an. À titre de sûreté, le KUKE exigeait le transfert de propriété du navire, du navire en construction ou des matériaux.

(201) Les tableaux 3 à 5 et les informations ci-dessus montrent qu'à partir du 1er mai 2004, le chantier naval de Szczecin a bénéficié d'aides pour une valeur nominale totale de 3 047 943 120,5 PLN (environ 896 millions d'EUR).

([1]) Annexe 1 de la lettre des autorités polonaises du 6 juin 2008.
([2]) Lettre du 26 juin 2008.
([3]) La liste de ces garanties a été transmise par la Pologne dans l'annexe 11 du plan de restructuration élaboré par Mostostal, transmis le 26 juin 2008.
([4]) Voir aussi la décision de la Commission du 18 juillet 2007 concernant l'affaire N 105/07 — Programme de garanties concernant les contrats d'exportation, notification succincte dans le JO C 214 du 13.9.2007, p. 3.

Tableau 3

Aides d'État octroyées au chantier naval de Szczecin entre le 1er mai 2004 et le 30 juin 2007 (données communiquées par les autorités polonaises)

Nº	Autorité chargée de l'octroi de l'aide	Mesure	Base juridique	Référence de la décision ou du contrat	Date d'octroi de l'aide	Date d'entrée en vigueur	Intérêts	Période pour laquelle l'aide a été octroyée	Valeur nominale (en PLN)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ARP	Apport de capital	Loi du 15 septembre 2000, Code des sociétés commerciales (JO nº 94, 1037, et modifications ultérieures)	Rep. A nº 4528/2004	21.12.2004	20.6.2005	Sans objet	Aide unique	61 752 652,83
2.	KPS	Prêt	Loi du 23 avril 1964, Code civil, (JO nº 16, 93, et modifications ultérieures)	Contrat nº 1er octobre 2005	13.10.2005	14.10.2005	1M WIBOR + 2 %	13.4.2006	20 000 000,00
3.	KPS	Prêt	Loi du 23 avril 1964, Code civil, (JO nº 16, 93, et modifications ultérieures)	Contrat nº 1.2.2006	15.2.2006 (annexes: 27.4.2006, 24.8.2006, 26.9.2006, 27.11.2006, 21.12.2006, 31.1.2007)	21.2.2006 27.4.2006 27.9.2006 16.2.2007 21.2.2007 30.3.2007 1.5.2007 31.5.2007	Pas de données	31.8.2009	68 405 400,00 (18 000 000,00 USD)
4.	KPS	Prêt	Loi du 23 avril 1964, Code civil (JO nº 16, 93 et modifications ultérieures)	Contrat du 12.1.2007	12.1.2007	3.4.2007 5.4.2007 16.4.2007 26.4.2007 30.4.2007 16.5.2007 31.5.2007	Pas de données	31.1.2009	82 902 937,50 (21 375 000,00 USD)
5.	KPS	Prêt	Loi du 23 avril 1964, Code civil (JO nº 16, 93, et modifications ultérieures)	Contrat nº 1.2.2007	9.2.2007 (annexes: 29.3.2007, 4.4.2007)	9.2.2007	WIBOR 1M + 2,25 %	27.4.2007	12 200 000,00
6.	KPS	Prêt	Loi du 23 avril 1964, Code civil (JO nº 16, 93, et modifications ultérieures)	Contrat nº 2.2.2007	12.2.2007	12.2.2007	WIBOR 1M + 2,25 %	12.8.2007	14 300 000,00
								Total	259 560 990,33

Tableau 4

Aides d'État supplémentaires octroyées au chantier naval de Szczecin entre le 30 juin 2007 et le 12 septembre 2008 (données communiquées par les autorités polonaises)

N°	Autorité chargée de l'octroi de l'aide	Mesure	Base juridique	Date d'octroi de l'aide	Valeur nominale (en PLN)
1	2	3	4	5	6
7.	KPS	Apport de capital	Contrat	7.8.2007	9 999 954,69
8.	KPS	Apport de capital		7.8.2007	33 999 919,80
9.	ARP	Apport de capital	Contrat entre le chantier naval de Szczecin et l'ARP concernant une aide d'État sous la forme d'un apport de capital	19.9.2008	86 000 151,93
10.	ARP	Prêt	Loi du 30 août 1996 concernant la commercialisation et la privatisation (JO 02.171.1397, et modifications ultérieures)	5.12.2007	49 000 000,00
11.	ARP	Prêt	Contrat OPP/3/08	6.2.2008	41 000 000,00
12.	KPS	Prêt	Contrat 1/11.2007	23.11.2007	9 000 000,00
13.	KPS	Prêt	Contrat 1.3.2008	5.3.2008	20 000 000,00
14.	ARP	Prêt	Contrat OPP/5/08	30.9.2009	32 250 000,00
15.	KPS	Prêt		12.8.2007	4 709 380,37
16.	ARP		Rep. A. n° 6603/2008, 8014/2008	20.6.2008	110 999 077,11
17.	KPS		Rep. A. n° 6603/2008, 8014/2008	20.6.2008	20 572 770,24
				Total:	417 531 254,1

Tableau 5

Dettes contractées auprès d'organismes publics et non exécutées après le 1er mai 2004

N°	Organisme chargé de l'octroi de l'aide	Mesure	Montant dû	Montant des arriérés (en PLN)
12.	Ville de Szczecin	Report	Montant dû au titre de la taxe sur les biens immobiliers pour la période comprise entre juillet 2003 et décembre 2004	12 402 000,00

3. APPRÉCIATION

3.1. *COMPÉTENCES DE LA COMMISSION*

(202) L'annexe IV, point 3, du traité d'adhésion établit une procédure à suivre dans le cadre d'un mécanisme transitoire. Elle arrête le cadre juridique permettant d'apprécier les régimes d'aides et les aides individuelles mis à exécution dans un nouvel État membre avant son adhésion à l'Union européenne et applicables également après cette date.

(203) Les mesures introduites avant l'adhésion et qui ne s'appliquent pas après cette date ne peuvent être examinées par la Commission, ni dans le cadre de la procédure du mécanisme transitoire, ni conformément à la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE.

(204) En revanche, les mesures qui ne sont pas entrées en vigueur avant l'adhésion seront examinées par la Commission en tant qu'aide notifiée ou aide illégale conformément à la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE.

(205) Le critère pertinent pour déterminer la date d'entrée en vigueur d'une mesure est l'acte juridiquement contraignant sur la base duquel les autorités nationales compétentes s'engagent à octroyer l'aide [1]. Le caractère juridiquement contraignant d'un acte administratif est défini par la législation nationale. Néanmoins, la Commission doit avoir la possibilité d'examiner ces actes administratifs, en particulier en cas de doute, et d'apprécier, sur la base tant de leur forme que de leur contenu, s'ils sont susceptibles d'avoir entraîné des attentes légitimes de la part du bénéficiaire, opposables devant une juridiction polonaise. La possibilité pour la Commission d'examiner des actes administratifs nationaux est indispensable à l'exercice de sa compétence exclusive en matière d'autorisation de dérogations à l'interdiction générale des aides d'État dans le cas de mesures entrées en vigueur en Pologne après le 1er mai 2004.

(206) Les mesures sont applicables après l'adhésion lorsqu'elles sont entrées en vigueur avant l'adhésion mais qu'après cette date, elles peuvent encore conduire à l'octroi d'une aide supplémentaire ou à une augmentation de l'aide déjà accordée, c'est-à-dire lorsque le montant total des engagements financiers de l'État n'est pas connu à la date d'entrée en vigueur de la mesure, ni à la date de l'adhésion.

(207) Sur la base des renseignements communiqués par la Pologne, la Commission a constaté, dans sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, qu'un certain nombre des mesures notifiées constituaient en réalité une aide nouvelle qui devrait être accordée après le 1er mai 2004, c'est-à-dire après l'adhésion de la Pologne à l'Union européenne. Concrètement, la Commission a considéré que l'apport de capital, les deux garanties d'exécution, l'annulation de dettes au titre de la taxe sur les biens immobiliers et le report de paiement constituaient une aide nouvelle.

(208) Premièrement, la Pologne a informé la Commission que les deux garanties d'exécution litigieuses (mesures 62 et 63 du point B de l'annexe de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen) n'avaient finalement pas été accordées. Elles ne sont donc pas couvertes par la présente décision.

(209) Deuxièmement, la Pologne a confirmé que la dette à l'égard de la ville de Szczecin contractée au titre de la taxe sur les biens immobiliers pour la période comprise entre juillet 2003 et décembre 2004 (mesures 64 à 68 du point B de l'annexe de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen) n'avait toujours pas été exécutée ni annulée. Il en résulte que cette créance non exécutée a été reportée à une date bien ultérieure à l'adhésion de la Pologne à l'UE. Conformément à la jurisprudence en vigueur [2], le renoncement durable à l'exécution de créances d'organismes publics peut être considéré comme une aide d'État, ce qui sera exposé plus en détail ci-après. Ce renoncement relève clairement des compétences de la Commission sur la base de l'article 88 du traité CE, dans la mesure où il porte sur une période postérieure à l'adhésion à l'UE. Cette mesure est donc couverte par la présente décision.

(210) Troisièmement, en ce qui concerne l'apport de capital par l'ARP (mesure 61 du point B de l'annexe de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen), les observations présentées par la Pologne et les parties intéressées en réponse à la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen n'ont pas été en mesure de convaincre la Commission qu'il ne s'agissait pas d'une aide nouvelle. Cette mesure est donc couverte par la présente décision.

(211) La Commission expose ci-après les raisons pour lesquelles elle ne peut accepter les arguments présentés par la Pologne et les autres parties intéressées.

(212) En ce qui concerne l'argument présenté par la Pologne selon lequel il y a lieu de considérer l'apport de capital comme s'inscrivant dans le cadre du vaste programme du gouvernement polonais en faveur de l'industrie de la construction navale en Pologne, la Commission considère que, dans le cadre d'un tel programme public général, le chantier naval de Szczecin ne peut légitimement revendiquer que l'ARP, un de ses actionnaires, prenne en charge l'intégralité de son augmentation de capital. Qui plus est, d'un point de vue budgétaire, l'ARP n'était initialement pas en mesure de réaliser l'intégralité de l'augmentation de capital déclarée dans le plan de restructuration de 2003.

[1] Arrêt du 14 janvier 2001 dans l'affaire T-109/01, Fleuren Compost/Commission, point 74.

[2] Conclusions de l'avocat général dans l'affaire C-256/97, DM Transport, Recueil 1999, p. I-3915, affaire C-480/98, Espagne/Commission («Magefesa»), Recueil 2000, p. I-8717.

(213) En ce qui concerne l'argument présenté par la Pologne selon lequel la Commission applique des critères relevant du droit communautaire à des événements et au droit national avant l'adhésion, la Commission montre que sa compétence à agir à l'égard des mesures accordées avant l'adhésion est définie dans l'acte d'adhésion, qui est contraignant aussi bien pour les Communautés que pour la Pologne. La Commission interprète la notion d'«entrée en vigueur avant l'adhésion» par analogie avec la notion d'octroi de l'aide [1].

(214) La Pologne fait valoir que sa législation nationale exigeait uniquement l'approbation du plan de restructuration et des mesures qu'il arrêtait par le directeur de l'Office de protection de la concurrence et des consommateurs. La Commission est d'avis que cette approbation ne peut à elle seule être considérée comme faisant entrer la mesure en vigueur avant l'adhésion. L'Office national de protection de la concurrence et des consommateurs a examiné la conformité de la mesure avec la législation nationale relative aux aides d'État, mais, comme lorsque la Commission examine la compatibilité d'une aide d'État avec l'article 88 du traité CE, l'approbation de la mesure ne permet pas de faire naître des attentes légitimes concernant l'octroi effectif de l'aide.

(215) En outre, la Pologne considère comme incontestable le fait que le chantier naval de Szczecin et l'ARP se soient entendus sur l'augmentation de capital prévue dans le plan de restructuration de 2003. Comme la Commission l'a affirmé dans sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, on considère que la mesure est entrée en vigueur si l'organe compétent a adopté l'acte qui, en vertu de la législation nationale, est en mesure de faire naître des attentes légitimes, opposables devant une juridiction nationale. Pour que la Commission puisse exercer les compétences que lui confèrent l'acte d'adhésion et le traité CE, elle doit être en mesure de vérifier tel est le cas. Ni la Pologne ni les tiers intéressés n'ont présenté d'élément de preuve à l'appui de l'affirmation selon laquelle le chantier naval de Szczecin pourrait prouver devant une juridiction nationale qu'il avait des attentes légitimes eu égard au fait que le plan de restructuration de 2003 convenu avec l'ARP prévoyait une augmentation de son capital de 241 000 000 PLN. En réalité, pour mener à bien cette augmentation de capital, deux décisions de l'assemblé extraordinaire des actionnaires ont été nécessaires: celle du 29 avril 2004 (180 000 000 PLN) [2] et celle du 24 décembre 2004 (61 000 000 PLN).

3.2. *AIDE D'ÉTAT AU SENS DE L'ARTICLE 87, PARAGRAPHE 1, DU TRAITÉ CE*

3.2.1. EXISTENCE D'UNE AIDE D'ÉTAT

(216) L'article 87, paragraphe 1, du traité CE dispose que, sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par l'État ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.

(217) La Commission considère que toutes les mesures décrites au point 2.7 ci-dessus ont été accordées par l'État ou au moyen de ressources d'État et avaient un caractère sélectif, car elles n'ont été accordées qu'à une seule société.

(218) Le chantier naval de Szczecin est un des plus grands chantiers navals en Europe. Ces dernières années, les porte-conteneurs constituaient plus de 60 % de ses commandes. Le chantier naval de Szczecin est donc un concurrent actif des chantiers allemands et danois. Le soutien financier permanent dont il bénéficiait et qui lui permettait de conclure des contrats qu'il lui soit besoin d'évaluer ou de compenser pleinement les risques avait des retombées négatives sur les autres chantiers navals européens disposant des capacités de production leur permettant de construire des porte-conteneurs.

(219) La Commission note que le chantier naval de Szczecin est également actif dans d'autres segments de la construction de cargos, son offre couvrant aussi les navires polyvalents, les chimiquiers et les navires rouliers (dont ropax et con-ro), et que, dans ces segments, le chantier est concurrent d'autres chantiers européens. Par exemple, à la fin de l'année 2006, les cargos et chimiquiers représentaient 8 % des commandes des chantiers navals européens, segments dans lesquels les chantiers allemands et roumains sont particulièrement actifs.

(220) Sur la base de ce qui précède, la Commission a considéré que l'aide d'État accordée au chantier naval avait affecté les échanges entre États membres.

(221) Enfin, la Commission doit déterminer si les ressources accordées au chantier naval de Szczecin ont constitué des avantages indus et, par conséquent, ont faussé ou menacé de fausser la concurrence. La Commission constate que les autorités polonaises ont contesté la qualification des prêts accordés par KPS et des garanties accordées par le KUKE en tant qu'aide d'État, en faisant valoir que le critère de l'investisseur privé était rempli. La Pologne n'a en revanche pas contesté la qualification des autres mesures couvertes par la présente décision en tant qu'aides d'État.

(222) La Commission expose ci-après la raison pour laquelle le renoncement par les organismes publics à l'exécution de leurs créances ne remplit pas le test du créancier privé. Elle examine également en détail les mesures contestées par la Pologne. Enfin, elle apprécie les circonstances dans lesquelles les mesures couvertes par la présente décision ont été accordées et les effets de ces dernières sur la concurrence.

[1] Arrêt du 14 janvier 2001 dans l'affaire T-109/01, Fleuren Compost/Commission, point 74.

[2] Mesure figurant au point A de l'annexe de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, en tant que mesure entrée en vigueur avant l'adhésion.

a) ***Renoncement durable, par les organismes publics, à l'exécution de leurs créances***

(223) Conformément à la jurisprudence en vigueur [1], le renoncement durable, par les organismes publics, à l'exécution de leurs créances peut constituer une aide d'État, ainsi qu'il sera exposé plus en détail ci-après. Ce renoncement relève clairement de la compétence de la Commission sur la base de l'article 88 du traité CE, pour autant qu'il porte sur une période postérieure à l'adhésion à l'UE. La Commission est d'avis qu'aucun créancier privé n'accepterait de reporter si longtemps l'exécution de ses créances. En outre, la Pologne n'a transmis aucun élément de preuve montrant que l'agence du Trésor public compétente a pris des mesures pour exiger le paiement, par le chantier naval de Szczecin, de ses dettes à l'égard d'organismes publics, en particulier par voie de procédure d'exécution ou de procédure de faillite. Par ailleurs, ce renoncement contredit l'affirmation des autorités polonaises selon laquelle, depuis le 1er mai 2004, le chantier naval de Szczecin acquitte régulièrement ses paiements aux organismes publics et n'a bénéficié, pour ce faire, d'aucun report de paiement ni rééchelonnement de ses dettes.

b) ***Mesures contestées par la Pologne au motif qu'elles rempliraient le critère de l'investisseur privé***

Garanties du KUKE

(224) En ce qui concerne le soutien apporté par KPS sous la forme de prêts de fonds de roulement, la Commission ne peut accepter l'argument de la Pologne selon lequel ces prêts ne comporteraient aucun élément d'aide d'État. La Commission note que le taux d'intérêt pratiqué par KPS était plus ou moins équivalent au taux de référence. Elle observe aussi que le chantier naval de Szczecin connaissait de grosses difficultés financières depuis plusieurs années. Il n'était pas en mesure d'obtenir un autre financement extérieur pour sa production avec le soutien de l'État, ni sous la forme d'une participation de KPS, ni sous la forme de garanties. Son fonds de roulement était financé par des acomptes entièrement couverts par des garanties du KUKE ou par des prêts de KPS. Il n'est donc pas possible de considérer que les intérêts pratiqués par KPS reflètent pleinement le risque supporté par cette dernière. KPS exigeait certes la constitution de sûretés, mais leur valeur est douteuse; il convient de rappeler que le KUKE exigeait des sûretés similaires et, au vu du ratio dettes/actifs du chantier naval de Szczecin, il est très probable que KPS n'a pas pu obtenir des garanties de premier rang sur les actifs du chantier. En tout état de cause, la Pologne n'a transmis aucune information précise qui aurait permis à la Commission d'apprécier la valeur réelle des sûretés exigées.

(225) Par ailleurs, la Commission ne voit aucune différence entre les prêts accordés par KPS et ceux accordés par l'ARP, propriétaire de KPS. Il est difficile de se rallier à l'argument de la Pologne, selon lequel les prêts accordés par l'ARP constitueraient une aide d'État, tandis que ceux accordés par sa filiale KPS rempliraient le critère de l'investisseur privé.

(226) La Commission ne peut accepter l'argument de la Pologne selon lequel les prêts accordés par KPS dans le cadre d'un consortium formé avec Bank Handlowy SA et Bank Pekao SA (mesures 3 et 4 du tableau 3, considérant 201) ont été accordés aux conditions du marché et la participation de KPS au financement ne comporte pas d'élément d'aide d'État, car KPS et les banques ont participé au consortium et ont apporté le financement «de manière analogue».

(227) La Commission fait remarquer qu'au moment où le consortium a accordé ses prêts, le chantier naval de Szczecin se trouvait dans une situation économique difficile. Sans aide de l'État, le chantier n'aurait pas pu obtenir de ressources financières aux conditions du marché, ni sous la forme de garanties, ni sous la forme d'une participation à son financement, comme ce fut le cas grâce aux mesures en question. Étant donné que le chantier n'a obtenu aucun financement extérieur autre que celui fourni par le consortium formé avec KPS, il semble que les banques n'ont accepté d'accorder des ressources financières au chantier naval qu'en raison de la participation de KPS aux opérations.

(228) En outre, la Commission attire l'attention sur le fait que le taux d'intérêt pratiqué par KPS sur les prêts accordés au chantier naval de Szczecin était équivalent au taux de référence en vigueur en Pologne à l'époque où les prêts ont été accordés. Conformément à la communication de la Commission concernant la méthode de fixation des taux de référence et d'actualisation [2], le taux de référence annoncé par la Commission constitue le taux plancher; il peut être augmenté en cas de risque particulier (par exemple, dans le cas d'une entreprise en difficulté ou si la sûreté normalement exigée par les banques n'est pas constituée). En l'espèce, le taux d'intérêt n'a pas été relevé pour tenir compte de la situation difficile dans laquelle se trouvait le chantier naval de Szczecin.

(229) Enfin, la Commission fait observer que KPS a été créée en tant que fonds géré par l'État conformément à des objectifs d'intérêt général et que son financement a été entièrement assuré et garanti par l'État, par l'intermédiaire de l'ARP. Conformément au document «Stratégie pour le secteur de la construction navale (chantiers maritimes) en Pologne en 2006-2010», KPS «a été créée pour organiser le financement de la production des chantiers navals jusqu'à leur reprise par des investisseurs privés». Cette stratégie dotée d'objectifs non seulement économiques mais aussi sociaux et macroéconomiques [3] confère diverses compétences à KPS ainsi qu'à l'ARP, au Trésor public et à d'autres institutions publiques. Les relations financières de KPS avec l'ARP et le Trésor public sont claires et KPS agit comme un instrument permettant le transfert aux chantiers navals polonais (au nombre desquels le chantier de Szczecin) d'actifs prévus à cet effet dans le budget de l'État.

[1] Conclusions de l'avocat général dans l'affaire C-256/97, DM Transport, Recueil 1999, p. I-3915, affaire C-480/98, Espagne/Commission («Magefesa»), Recueil 2000, p. I-8717.

[2] JO C 273 du 9.9.1997, p. 3.

[3] Stratégie pour le secteur de la construction navale (chantiers maritimes) en Pologne en 2006-2010, adoptée en août 2006, p. 7.

(230) Au vu de ces éléments, la Commission conclut que KPS, en accordant des fonds de roulement au chantier naval de Szczecin, n'a pas agi comme l'aurait fait un investisseur privé.

Garanties du KUKE

(231) Dans ses observations formulées en réponse à la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, la Pologne a affirmé que les garanties sur les acomptes versés par les armateurs accordées au chantier naval de Szczecin par le KUKE ne constituaient pas une aide d'État. La Commission ne peut accepter cette affirmation.

(232) Premièrement, la Commission rappelle que les garanties accordées par le KUKE sur les acomptes des armateurs sont garanties par le Trésor public et comptabilisées sur un compte séparé, dénommé «Intérêt national». Si les moyens financiers sur ce compte sont insuffisants, le KUKE peut obtenir un prêt du Trésor public ou bénéficier de garanties de prêts du Trésor public.

(233) Deuxièmement, la Commission rappelle sa décision du 18 juillet 2007 concernant l'affaire N 105/07 [1], par laquelle elle approuvait le régime permettant au KUKE de mener son programme d'assurance des contrats d'exportation garantis par le Trésor public, qu'elle considérait exempt d'aide d'État. Actuellement, ce programme couvre le type de garanties que le chantier naval de Szczecin a reçues pendant des années. La Commission fait remarquer qu'il exclut [2] expressément les entreprises en difficulté au sens des lignes directrices communautaires concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté. La caractéristique principale de ce programme est que les primes de garantie sont établies en se basant sur une évaluation des risques. À titre d'exemple, dans le cas d'une entreprise appartenant à la catégorie de risque la plus élevée, la prime s'élève à [...] % par an pour une garantie inférieure à 2 ans et à [...] % par an pour une garantie de plus de 2 ans. Le taux de base est de [...] % par an. À titre de comparaison, le KUKE a accordé des garanties au chantier naval de Szczecin en échange d'une prime de 2 % par an si la garantie ne dépassait pas 35 000 000 PLN et de 1 % par an si la garantie dépassait ce montant.

(234) Il est évident que le chantier naval de Szczecin n'est pas admissible au bénéfice des garanties couvertes par le régime décrit ci-dessus et autorisées par la Commission car exemptes d'élément d'aide d'État. Par conséquent, les garanties accordées au chantier naval de Szczecin ne sont pas exemptes d'aide.

(235) Il est aussi évident que la prime de garantie facturée au chantier naval de Szczecin est nettement inférieure au taux de base appliqué aux garanties accordées aux entreprises prospères, et plusieurs fois inférieure à la prime facturée aux entreprises à haut risque admissibles au bénéfice du régime décrit ci-dessus. La Commission constate que la prime de garantie versée par le chantier naval de Szczecin ne correspond pas à une prime conforme au prix du marché; de ce fait, les garanties constituent une aide d'État.

(236) Troisièmement, conformément à la communication de la Commission sur l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'État sous forme de garanties [3], dans le cas d'une garantie unique de l'État qui ne constitue pas une aide d'État, l'emprunteur ne peut pas être une entreprise en difficulté. En l'espèce, cette condition n'est pas remplie. Conformément à cette communication, si l'emprunteur est en difficulté, l'élément d'aide contenu dans la garantie peut correspondre au montant couvert par la garantie.

(237) Enfin, la Commission attire l'attention sur le fait que le chantier naval de Szczecin s'est reposé uniquement sur les garanties du KUKE et du Trésor public et n'a réussi à obtenir aucune autre garantie aux conditions du marché. Cela confirme la conclusion de la Commission, à savoir que les garanties accordées par le KUKE sur les acomptes des armateurs constituent une aide d'État.

(238) À la lumière de ce qui précède, la Commission conclut que le KUKE n'a pas agi comme un opérateur en économie de marché en accordant des garanties au chantier naval de Szczecin.

c) ***Distorsion de concurrence causée par l'aide d'État accordée au chantier naval de Szczecin***

(239) La Commission constate qu'en raison de sa dépendance totale vis-à-vis du soutien de l'État, le chantier naval de Szczecin s'est livré à des pratiques contraires au droit de la concurrence, telles que la fixation de prix inférieurs aux coûts de production, sans en supporter les conséquences, à savoir son exclusion du marché.

(240) En outre, la Commission note que le principal problème, durable, du chantier naval de Szczecin était qu'il avait conclu des contrats déficitaires, du fait d'une appréciation continue du zloty par rapport au dollar (monnaie dominante dans l'industrie de la construction navale) et de l'augmentation des prix de l'acier. Ces facteurs externes, déjà identifiés en tant que principales menaces pesant sur l'activité du chantier dans le plan de restructuration de 2002, étaient encore mentionnés dans le nouveau plan de restructuration de 2006 et étaient toujours d'actualité lors de la tentative de privatisation en 2008.

(241) Bien que la direction du chantier ait été consciente de ces menaces, le chantier a continué à conclure des contrats sans prendre des mesures qui auraient pu en atténuer les conséquences ni chercher à restreindre son activité. Cette pratique commerciale a continué pendant la période d'essor exceptionnel qu'a connue le marché de la construction navale en 2004-2008, quand les prix des navires ont atteint des niveaux jamais observés auparavant. En conséquence, le chantier a certes réussi à maintenir son activité et à conserver ses effectifs, mais au prix de pertes considérables dans son activité de production régulière. Il ressort de la vérification préalable (*due diligence*) effectuée par Amber au premier semestre 2008, dont les résultats ont été confirmés par la Pologne, que le carnet de commandes actuel, qui porte sur des livraisons en 2008 et 2009, s'accompagne de pertes considérables découlant de contrats déficitaires, conclus en l'absence de la moindre mesure d'atténuation des risques ou assortis de mesures clairement insuffisantes.

[1] Décision concernant l'affaire N 105/07.

[2] Article 3, paragraphe 1, point 1, de la résolution 111/2006 du comité chargé de la politique de crédit à l'exportation du 20 décembre 2006.

[3] JO C 71 du 11.3.2001, p. 14.

(242) Sur cette base, la Commission considère que toutes les mesures accordées au chantier étaient des mesures faussant ou menaçant de fausser la concurrence sur le marché de la construction navale.

(243) En conclusion, la Commission considère que toutes les mesures accordées au chantier naval de Szczecin constituent une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

3.2.2. POSSIBILITÉ POUR LA POLOGNE ET LES TIERS INTÉRESSÉS DE FORMULER DES OBSERVATIONS

(244) Par la décision du 1er juin 2005, la Commission a ouvert la procédure formelle d'examen concernant une série de mesures accordées tant par les autorités locales que par l'ARP, agence de l'État, en s'appuyant sur diverses bases juridiques; ces mesures comportaient une restructuration des dettes, un apport de capital et des garanties d'exécution.

(245) La Commission a également indiqué qu'elle ne pouvait pas accepter l'argument de la Pologne selon lequel les acomptes des armateurs devaient être considérés comme entrant dans la contribution propre. À cet égard, la Commission a exprimé ses doutes quant au fait de savoir si les garanties accordées par le KUKE sur les acomptes des armateurs ne constituaient pas une aide d'État et elle a annoncé qu'elle allait étudier la nature de ces garanties.

(246) Les autorités polonaises ont transmis leurs observations et, si elles contestaient la compétence de la Commission à apprécier la compatibilité de certaines des mesures en cause, elles ne s'opposaient pas à la conclusion de la Commission selon laquelle, si ces mesures avaient été accordées après l'adhésion de la Pologne à l'UE, elles constituaient une aide nouvelle au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE. La nature des garanties accordées par le KUKE, qui apparemment ne comportaient pas d'aide d'État, constituait une exception. La Pologne a aussi fait valoir, plus tard, que les prêts accordés par KPS ne constituaient pas une aide d'État. La Commission a pris position vis-à-vis des arguments avancés par la Pologne ci-dessus.

(247) Au cours de la procédure formelle d'examen menée par la Commission, la stratégie des autorités polonaises, actionnaires majoritaires du chantier naval de Szczecin, a changé à plusieurs reprises de manière significative, ce que démontre la description des événements ci-dessus. La stratégie de consolidation du secteur de la construction navale est devenue une stratégie visant à la privatisation, d'abord partielle, puis totale, du chantier. Actuellement, cette dernière stratégie est compromise par le manque apparent d'intérêt du marché pour le chantier.

(248) Comme exposé ci-dessus, la Commission entretenait des contacts réguliers avec les autorités polonaises, propriétaires du chantier naval de Szczecin, ainsi qu'avec le chantier naval lui-même. Elle a périodiquement signalé à la Pologne et au chantier naval de Szczecin que toutes mesures accordées à partir de ressources d'État constituaient selon toute probabilité une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, compte tenu de la situation financière précaire du chantier ainsi que du manque quasi total de financement extérieur, sous quelque forme que ce soit, exempt d'aide d'État. La Commission a aussi averti qu'une telle aide d'État contrevenait à l'article 88, paragraphe 3, du traité CE et n'était visiblement pas compatible avec le marché commun. La Commission a rappelé à plusieurs reprises également que les garanties accordées au chantier naval de Szczecin par le KUKE constituaient une aide d'État.

(249) Pour conclure, au cours de la procédure formelle d'examen, la Commission a recueilli des informations précises concernant le fonctionnement de KPS et la nature des prêts destinés à alimenter les fonds de roulement que celle-ci a accordés au chantier. La Commission a informé la Pologne que ces prêts constituaient très vraisemblablement une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

3.3. *COMPATIBILITÉ DE L'AIDE: EXCLUSIVEMENT AU SENS DE L'ARTICLE 87, PARAGRAPHE 3, DU TRAITÉ CE*

(250) Le principal objectif des mesures est d'aider une société en difficulté et de la maintenir à flot. Dans un tel cas de figure, seul l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE est applicable; celui-ci autorise, à certaines conditions, les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités économiques quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

(251) Les aides au sauvetage et à la restructuration d'entreprise sont régies par les lignes directrices communautaires concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté [1] (ci-après «lignes directrices»), qui remplacent un document précédent adopté en 1999 [2] (ci-après «lignes directrices de 1999»).

(252) Les dispositions transitoires prévues dans les lignes directrices de 2004 précisent que les notifications enregistrées avant le 10 octobre 2004 seront examinées au regard des critères en vigueur au moment de la notification (point 103). En l'espèce, une partie des mesures ont été notifiées à la Commission le 29 avril 2004, en vertu de la procédure dite du mécanisme transitoire prévue au point 3 de l'annexe IV du traité d'adhésion, alors que les lignes directrices de 1999 étaient applicables. Les lignes directrices s'appliquent cependant lorsqu'il s'agit d'examiner des aides au sauvetage et à la restructuration octroyées sans l'accord de la Commission (aides illégales), si la totalité ou une partie de ces aides ont été accordées après le 1er octobre 2004 (point 104, premier alinéa). La Commission constate que presque toutes les mesures mentionnées dans les tableaux 3 et 4 ont été accordées de manière illégale après cette date et que, par conséquent, les lignes directrices s'appliquent.

[1] JO C 244 du 1.10.2004, p. 2.
[2] JO C 288 du 9.10.1999, p. 2.

(253) Les lignes directrices sont applicables aux entreprises de tous les secteurs, à l'exception de ceux qu'elles mentionnent en leur point 18. Le point 12 de l'encadrement communautaire des aides d'État à la construction navale [1], qui constitue la base juridique pour l'appréciation des aides d'État dans ce secteur, indique que les lignes directrices forment la base juridique appropriée pour l'appréciation des aides au sauvetage et à la restructuration.

Aides au sauvetage

(254) Les lignes directrices prévoient la possibilité d'accorder une aide au sauvetage en tant que soutien temporaire à une entreprise en difficulté pendant le temps nécessaire à l'élaboration d'un plan de restructuration ou de liquidation ou dans le but de résoudre une crise de trésorerie grave à laquelle il est possible de remédier pendant la durée de l'aide.

(255) La Commission attire l'attention sur le fait que l'aide d'État accordée au chantier naval de Szczecin ne peut être considérée comme provisoire, toutes les mesures couvrant une période d'une durée supérieure aux six mois prévus, ni comme réversible, car des mesures telles qu'un apport de capital, équivalant à une subvention, ont été accordées.

(256) En conséquence, la Commission conclut que les mesures couvertes par la présente décision ne sont pas compatibles avec le marché commun en tant qu'aides au sauvetage.

Aide à la restructuration

(257) Conformément à la définition figurant au point 17 des lignes directrices, une aide à la restructuration se fonde sur un plan réaliste, cohérent et de grande envergure, visant à rétablir la viabilité à long terme de l'entreprise dans un délai raisonnable. La restructuration comporte habituellement les éléments suivants: restructuration de tous les aspects liés au fonctionnement de l'entreprise, réorganisation et rationalisation des activités de l'entreprise, y compris désengagement des activités déficitaires, et restructuration financière. Les mesures de restructuration bénéficiant d'une aide d'État ne peuvent se limiter à combler les pertes antérieures, sans intervention sur les causes de ces pertes, c'est-à-dire sans véritable restructuration. Les lignes directrices exigent que les aides se limitent au minimum nécessaire; c'est aussi la raison pour laquelle une partie de la restructuration doit être financée par des sources exemptes d'éléments d'aide d'État. Pour minimiser les effets négatifs de l'aide et les distorsions de concurrence, des mesures compensatoires doivent être appliquées.

(258) Compte tenu du fait qu'une aide à la restructuration est susceptible de fausser la concurrence, la Commission considère que les aides accordées aux entreprises en difficulté ne peuvent contribuer au développement de l'activité économique sans altérer les échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun que si toutes les conditions arrêtées dans les lignes directrices sont remplies.

(259) La Commission examine en détail ci-après si ces conditions sont remplies.

(260) Aux fins de l'appréciation de la compatibilité des mesures constituant une aide nouvelle, et en particulier de la capacité du processus de restructuration de rétablir la viabilité de l'entreprise et de limiter l'aide au minimum nécessaire, la Commission doit prendre en considération le plan de restructuration et l'aide dans son ensemble, y compris l'aide passée, c'est-à-dire entrée en vigueur avant l'adhésion et qui n'a plus d'effets.

3.3.1. ADMISSIBILITÉ DE L'ENTREPRISE AU BÉNÉFICE DE L'AIDE

(261) Selon les lignes directrices, une entreprise est en difficulté et est susceptible de bénéficier d'aides au sauvetage et à la restructuration lorsqu'elle est incapable, avec ses ressources propres ou avec les fonds que sont prêts à lui apporter ses propriétaires/actionnaires ou ses créanciers, d'enrayer des pertes qui la conduisent, en l'absence d'une intervention extérieure des pouvoirs publics, vers une mort économique quasi certaine à court ou moyen terme. Les lignes directrices énumèrent également les indices habituels d'une entreprise en situation de difficulté, tels que le niveau croissant des pertes ou la diminution du chiffre d'affaires.

(262) Le point 12 des lignes directrices de 1999 introduit des restrictions pour les entreprises nouvellement créées, qui, même en difficulté, ne sont pas admissibles au bénéfice d'aides à la restructuration. Ce cas de figure se produit lorsqu'une entreprise est créée à la suite de la liquidation d'une autre ou reprend les actifs d'une autre. Les lignes directrices arrêtent que, par principe, une entreprise est considérée comme nouvellement créée pendant les premières trois années qui suivent son entrée en activité dans le domaine concerné.

(263) Les autorités polonaises maintiennent que «chantier naval de Szczecin» n'est que la nouvelle dénomination de la société ASS, qui existait et collaborait avec les sociétés SSPH et SS avant la faillite de celles-ci.

(264) Tous les faits démontrent cependant que le chantier naval de Szczecin n'a pas repris les dettes de SSPH et SS, qui sont restées associées à ces deux sociétés et ont été traitées dans le cadre de la procédure de faillite. La Pologne a affirmé que des dettes de SSPH liées à des livraisons et portant sur un montant de 15 000 000 PLN ont été reprises par le chantier naval de Szczecin, mais elle n'a fourni à cet égard aucune autre précision ni aucun document.

[1] JO C 317 du 30.12.2003, p. 12.

(265) Par conséquent, le chantier naval de Szczecin a entamé son activité sans les dettes de ses prédécesseurs. Les autorités polonaises n'ont présenté aucun élément de preuve démontrant la reprise de dettes par le chantier naval. En outre, au vu de la taille de l'entreprise que constitue le chantier naval, la prétendue reprise d'une dette de 15 000 000 PLN ne justifie pas l'affirmation de continuité économique entre SSPH/SS et le chantier naval. Par ailleurs la Commission attire l'attention sur le fait que les contrats déjà conclus ont été repris au stade de la production, auquel les créances sont compensées par les dettes et, de ce fait, ne constituent pas une charge supplémentaire. Qui plus est, le chantier naval a signé de nouveaux contrats pour la construction de ces navires ([1]).

(266) Deuxièmement, la Commission constate que la société ASS opérait dans le domaine de la construction navale en collaboration avec SS avant la faillite de SSPH (contrat-cadre et contrat de location de janvier 2002), mais elle note aussi que la simple taille du chantier naval de Szczecin après juin 2002 par rapport à celle d'ASS avant juin 2002 sape l'affirmation selon laquelle il y a eu continuité économique entre ces deux sociétés. Le bilan indique que le chiffre d'affaires est passé de 88 000 000 PLN en 2001 à 425 000 000 PLN en 2002, puis à 1 100 000 000 PLN en 2003.

(267) En conséquence, la Commission conclut qu'elle ne peut accepter l'affirmation des autorités polonaises selon laquelle que le chantier naval constitue la continuation de la société ASS qui existait déjà longtemps avant la mise en faillite de SSPH. D'un point de vue économique, il y a une dissociation très nette entre les activités de ces deux entités, ce qu'illustre particulièrement bien le fait que les dettes n'ont pas été reprises. Par conséquent, le chantier naval de Szczecin est une entreprise nouvellement créée qui n'est pas admissible au bénéfice d'une aide à la restructuration.

(268) Conformément au point 12 des lignes directrices, une entreprise est considérée comme nouvellement créée pendant les trois premières années qui suivent le début de son activité. Le cas d'espèce est spécifique, en ce sens que la nouvelle entreprise est issue de la liquidation de son prédécesseur. Le point 12 des lignes directrices établit cependant que ce cas de figure fait partie de ceux qui excluent l'entreprise du bénéfice d'aides au sauvetage et à la restructuration. En l'espèce, la Commission considère que la déclaration de mise en faillite de SSPH et SS en juillet 2002 est déterminante à cet égard. La mise en faillite marque la rupture entre l'ancienne entité économique et la nouvelle, en protégeant la nouvelle entreprise des obligations financières de l'ancienne. La Commission considère donc que le chantier naval de Szczecin n'était pas admissible au bénéfice d'aides pendant trois ans à compter de juillet 2002, date à laquelle il a commencé sa nouvelle activité, dégagé d'obligations financières.

(269) Le point 12 des lignes directrices dispose qu'une entreprise considérée comme nouvellement créée peut bénéficier d'aides au sauvetage ou à la restructuration au terme des trois années qui suivent le début de son activité, pour autant qu'elle puisse être qualifiée d'entreprise en difficulté au sens des lignes directrices. La Commission considère qu'après l'écoulement des trois années prévues, le chantier naval de Szczecin remplissait les conditions requises par les lignes directrices pour être admissible au bénéfice d'aides. En particulier, le chantier naval affichait constamment des pertes et, plusieurs fois, il n'a été sauvé de la faillite que grâce à l'intervention de l'État. Par conséquent, le chantier naval était admissible au bénéfice d'aides au sens du point 11 des lignes directrices à compter de juillet 2005.

([1]) Lettre du 4 octobre 2005 contenant les observations de la Pologne en réponse à la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen.

3.3.2. RÉTABLISSEMENT DE LA VIABILITÉ

(270) Aux termes de l'article 34 des lignes directrices, l'octroi de l'aide doit être subordonné à la mise en œuvre du plan de restructuration, qui doit permettre de rétablir dans un délai raisonnable la viabilité à long terme de l'entreprise. Le rétablissement de la viabilité signifie qu'une fois la restructuration achevée, l'entreprise peut couvrir tous ses coûts et jouir d'une rentabilité de ses capitaux propres suffisante pour lui permettre d'affronter la concurrence en ne comptant plus que sur ses seules forces. La durée du plan de restructuration doit être la plus courte possible.

(271) La Commission note tout d'abord que, dans le cadre de la procédure formelle d'examen, elle a apprécié deux plans de restructuration, celui de 2002 et celui de 2006, élaborés par la direction du chantier naval et approuvés par l'État. Dans les deux cas, la Commission a constaté que la Pologne n'avait pas démontré que les plans étaient suffisants pour permettre de rétablir la viabilité à long terme du chantier naval. Dans la mesure où le plan de 2006 remplace celui de 2002, la Commission statuera sur le plan de 2006.

Plan de restructuration de septembre 2006

(272) La stratégie consistant à privilégier les marchés de niche, sur lesquels le chantier naval posséderait des avantages par rapport à la concurrence et où l'environnement de la concurrence et le marché seraient considérés comme favorables, semblait en effet appropriée au chantier naval de Szczecin. Cependant, étant donné que les commandes pour les années à venir étaient constituées à 70 % de porte-conteneurs, il n'est pas apparu que cette stratégie avait amené un changement significatif dans l'activité du chantier naval. Il manquait également d'autres éléments, tels que de grands projets de recherche ou de développement ou des opérations de marketing, qui auraient permis de conclure que le chantier naval serait en mesure de mettre rapidement en œuvre cette stratégie.

(273) Le niveau des investissements prévus (200 000 000 PLN) semblait clairement insuffisant, compte tenu du mauvais état des actifs du chantier et de leur dépréciation considérable. Alors que la valeur comptable des actifs s'élevait à 130 000 000 PLN en 2006, leur dépréciation était estimée à 85 000 PLN en 2006-2009. Cette évolution montre qu'une grande partie des investissements serait aussitôt compensée par l'amortissement et que la portée réelle de la modernisation serait limitée.

(274) L'avis de la Commission, selon lequel la portée des investissements prévue n'était pas suffisante, était en outre renforcé par le fait que le plan de restructuration de 2006 prévoyait qu'en 2011, la productivité du chantier naval de Szczecin atteindrait un niveau équivalent à la moyenne de l'Union européenne en 2000 (alors qu'à l'époque, elle s'établissait au niveau de la moyenne de 1992), ce que la Commission considérait comme insuffisant pour que le chantier puisse affronter la concurrence sur le marché sans soutien de l'État à long terme.

(275) La Commission doute que les augmentations de salaire de 5 % par an prévues dans le plan de restructuration soient suffisantes pour retenir les travailleurs, alors qu'un taux d'absentéisme élevé et la fuite des travailleurs qualifiés vers d'autres emplois mieux rémunérés sur d'autres chantiers navals européens constituaient (et constituent encore) un des principaux problèmes du chantier naval de Szczecin.

(276) Le plan prévoyait un rendement des capitaux engagés (RCE), hors hausses des salaires, de 19 % par an en moyenne sur les années 2007-2011, ce qui représenterait le niveau attendu par un investisseur privé. Toutefois, une fois tenu compte de la hausse des salaires inévitable, ce taux s'établirait à 1,45 %, soit un niveau absolument inacceptable pour n'importe quel investisseur privé.

(277) Globalement, la Commission observe qu'à l'exception des investissements physiques, que le chantier naval avait identifiés, décrits, estimés, classés par ordre d'importance et planifiés dans le temps, les mesures prévues étaient définies de manière évasive et très générale, le plus souvent sous la forme de recommandations de poursuivre l'analyse. La Commission n'a donc pas été en mesure d'apprécier l'efficacité de ces mesures et, de ce fait, n'a pas été convaincue qu'elles étaient raisonnables et d'une portée suffisante pour résoudre les problèmes structurels de l'entreprise.

(278) Au vu de ce qui précède, la Commission a conclu que la restructuration industrielle et organisationnelle n'était pas suffisante pour rétablir la viabilité à long terme de l'entreprise. Le plan n'était pas suffisamment vaste et les résultats escomptés en 2011 n'étaient pas satisfaisants. Le chantier naval manquait clairement de capitaux supplémentaires qui auraient pu servir à sa modernisation et à l'amélioration de son efficience. La Commission doutait que le chantier naval soit en mesure d'obtenir du marché les capitaux nécessaires à sa restructuration en profondeur.

(279) Ces doutes se sont trouvés confirmés par l'évolution effective du processus de privatisation du chantier naval de Szczecin. Comme décrit ci-dessus, l'ARP, propriétaire du chantier naval, a essayé à trois reprises de trouver un investisseur privé prêt à reprendre l'entreprise. Aucune de ces tentatives (une privatisation partielle en 2006 et deux tentatives de vente d'une participation majoritaire dans le chantier en 2007) n'a abouti. La Commission observe que les tentatives de privatisation ont eu lieu à un moment où le marché de la construction navale connaissait un essor sans précédent. De ce fait, la conjoncture était optimale. L'échec du processus de privatisation ne peut être interprété que comme un manque de confiance du marché en la possibilité que le chantier naval redevienne viable à long terme. Le retrait de la société Amber du processus de privatisation à l'issue de la vérification préalable (*due diligence*) ([1]) n'en est qu'une preuve supplémentaire.

(280) La Commission a tenu compte des nouveaux efforts déployés par les autorités polonaises pour trouver un investisseur pour le chantier naval de Szczecin après le retrait d'Amber. Cependant, à la date de la présente décision, aucun élément n'est parvenu à convaincre la Commission que ces nouveaux efforts pourraient aboutir rapidement et dans le respect des lignes directrices.

Plan de restructuration de juin 2008

(281) La Commission a apprécié le plan de restructuration de juin 2008 élaboré par Mostostal, en tenant également compte de la présentation qu'en a fait Mostostal lors de la réunion du 24 juin 2008. La Commission note que ce plan de restructuration, par de nombreux aspects, n'est qu'une ébauche nécessitant d'autres travaux d'analyse par l'investisseur. Néanmoins, sur certains points, le plan affiche des lacunes importantes qui amènent la Commission à conclure qu'il ne démontre pas que le chantier naval redeviendra viable dans un délai raisonnable.

(282) La Commission observe en particulier que la crédibilité de la stratégie d'entreprise, en ce qui concerne l'activité de construction navale, n'était pas démontrée. Le plan ne fournit aucun détail au-delà de l'affirmation selon laquelle le chantier naval continuera à construire des navires. Le plan ne contient aucune analyse de la capacité du chantier naval à construire des navires de type ro-pax et des navires polyvalents (par exemple, en termes de capacités d'études, de savoir-faire), ni de sa capacité à signer des contrats de commande pour ce type de navires à court ou moyen terme (il manque par exemple des informations sur les contacts avec les clients, ou avec d'autres chantiers navals concernant une éventuelle sous-traitance). Il ne contient aucune prévision concernant l'évolution du marché sur ces segments, qui montrerait que la demande attendue justifie la stratégie d'entreprise retenue, ni la moindre prévision concernant la rentabilité de ces segments.

([1]) Amber a indiqué que l'examen auquel elle avait procédé montrait que le chantier naval ne redeviendrait pas rentable à l'issue de la restructuration qu'elle proposait.

(283) La Commission note que Mostostal reconnaît elle-même sa méconnaissance du secteur de la construction navale et que son intention réelle serait de trouver un partenaire stratégique qui se chargerait de la gestion de l'entreprise. Bien que la Commission ait été informée que Mostostal était effectivement en pourparlers avec des partenaires potentiels, aucune collaboration n'a été décidée avant l'élaboration du plan de restructuration transmis à la Commission. La lettre d'intention signée par Ulstein indique seulement que les parties discuteront de la possibilité d'une collaboration et de sa forme éventuelle. Ainsi qu'il ressort de la version corrigée du plan, transmise à la Commission le 7 juillet 2008, et de la lettre d'intention, Ulstein cherche une possibilité d'utiliser les actifs de production du chantier naval, pas en tant que propriétaire mais uniquement dans le cadre d'un contrat. Aucun de ces documents ne montre qu'Ulstein s'engagerait dans une collaboration avec Mostostal pour restructurer et gérer l'activité du chantier naval de Szczecin. Ainsi naissent de sérieux doutes sur les effets prévus de la restructuration et les prévisions financières, tout au moins en ce qui concerne la production du chantier, et, simultanément, cela remet en question la conception même de la diversification de l'activité.

(284) Le programme d'investissement contenu dans le plan et élaboré par la direction ne montre pas que les investissements proposés sont indispensables pour rétablir la viabilité du chantier naval. D'autre part, la Commission note que près de 60 % des investissements prévus serviront uniquement à maintenir la valeur des actifs immobilisés du chantier à son niveau actuel. Qui plus est, le plan de restructuration corrigé transmis le 7 juillet indique qu'un consultant indépendant travaille sur un programme d'investissement concernant l'activité du chantier, ce qui démontre que le programme d'investissement élaboré par Mostostal ne peut être considéré comme une base crédible pour les projections financières préparées par Mostostal et, de ce fait, pour le rétablissement de la viabilité à long terme du chantier naval. En conséquence, la Commission considère qu'il n'a pas été démontré que le programme d'investissement proposé était suffisant pour rétablir la viabilité.

(285) La Commission note aussi que certaines mesures de restructuration importantes (restructuration de l'organisation, gestion des stocks et des commandes, restructuration de l'emploi) étaient décrites d'une manière relativement générale et que le plan était plutôt une ébauche qui devait servir de point de départ à une analyse plus approfondie par l'investisseur. Même si le plan identifie certains domaines nécessitant une restructuration, son niveau de généralité ne permet pas à la Commission d'apprécier si les mesures de restructuration prévues répondent correctement aux problèmes du chantier naval et selon quelles hypothèses et dans quel délai elles peuvent être mises en œuvre.

(286) Le plan n'explique pas en détail comment les différentes mesures de restructuration, notamment les investissements et diverses mesures devant réduire les coûts et, de ce fait, améliorer l'efficience, influeront sur les prévisions financières. Il manque aussi une analyse qui testerait la vulnérabilité de ces projections à différents facteurs de risque, tels que l'évolution du marché, des prix, des cours des matières premières, du taux de change, des salaires, etc. En l'absence d'une description précise et d'une justification des postulats sur la base desquels les prévisions financières ont été établies, la Commission considère que la crédibilité de ces prévisions et la solidité du plan de restructuration n'ont pas été démontrées. Cette conclusion est d'autant plus importante lorsque l'on sait que l'investisseur lui-même a affirmé que les prévisions financières montraient que les investissements seraient à peine rentables.

(287) Enfin, la Commission note que l'investisseur conditionne la réussite du plan de restructuration à une aide supplémentaire de l'État. Malgré cette aide et la participation de l'investisseur, le rendement des capitaux propres attendu à la fin de la période de restructuration reste relativement peu élevé, compte tenu du fait que d'autres possibilités d'investissement, telles que des obligations d'État, permettent d'espérer un rendement similaire avec des risques moindres, comme l'investisseur le fait lui-même remarquer.

(288) Compte tenu de ce qui précède, la Commission considère que la capacité du chantier naval de retrouver sa viabilité grâce au plan de restructuration de juin 2008 élaboré par Mostostal n'a pas été démontrée.

Plan de restructuration du 12 septembre 2008

(289) La Commission constate que, bien que le plan de restructuration présenté en septembre 2008 soit plus développé que celui de juin 2008, la plupart des réserves formulées concernant sa solidité et sa crédibilité restent d'actualité.

(290) Le plan ne comporte pas d'analyse complète du marché pour les activités des sociétés qui naîtront sur la base des actifs du chantier naval de Szczecin. En ce qui concerne l'activité prévue pour SSN Ulstein et SSN Nowa, seul un descriptif de marché restreint est présenté, ne comportant pas d'estimation de la demande sur le marché ni des bénéfices des mesures prévues. Pour SSN Odra, aucun réel plan d'entreprise n'a été présenté; le plan de restructuration indique seulement que l'entreprise pourra construire un certain type de navires, sans toutefois fournir de justification suffisante.

(291) La Commission note que SSN Odra, qui doit poursuivre l'activité de construction navale du chantier de Szczecin, appartiendrait totalement à Mostostal, qui n'a aucune expérience dans ce domaine. Ulstein, qui en participant au projet de restructuration devait apporter l'expérience et le savoir-faire nécessaires, n'a pas l'intention de s'engager financièrement dans SSN Odra.

(292) En ce qui concerne SSN Wspólna, la Commission note que selon le plan, près de 40 % de ses capacités de production seraient destinés à une entreprise qui, soit doit être liquidée (SSN Nowa), soit n'a pas de plan d'entreprise (SSN Odra). De plus, il est prévu que les capacités de production restantes (9 à 17 mille tonnes d'acier, c'est-à-dire entre 12 et 23 % des capacités de production) soient utilisées à des fins de sous-traitance pour d'autres entreprises. Cependant, le marché visé, la demande et les bénéfices potentiels n'ont pas été analysés.

(293) Ainsi, la Commission considère que le plan du 12 septembre ne démontre toujours pas la crédibilité de la stratégie d'entreprise, en particulier en ce qui concerne l'activité de construction navale.

(294) En ce qui concerne la restructuration des actifs, la Commission constate que le plan ne présente aucune analyse des besoins d'investissement prévus, ni ne justifie le programme d'investissement. La Commission note que les dépenses estimées à [...] millions de PLN pour déménager certains actifs afin de libérer des terrains à vendre constituent un investissement de remplacement plutôt qu'une réelle modernisation des actifs.

(295) De même, les coûts de la modernisation prévue ne s'élèvent qu'à 104 millions de PLN et l'investissement concernerait SSN Mostostal, SSN Ulstein et SSN Wspólna. SSN Odra, qui à l'avenir devrait générer 50 % du chiffre d'affaires de toutes les entreprises succédant au chantier naval de Szczecin, ne réaliserait aucun investissement et ne détiendrait aucun actif immobilisé. La Commission note que le plan soumis par Mostostal en juin 2008 prévoyait d'investir 264 millions de PLN. Au vu de l'absence de justification concernant cette coupe dans le programme d'investissement (réduction de 40 % par rapport au plan de juin) et de l'absence d'analyse des besoins d'investissement des entreprises, la Commission estime qu'il n'a pas été démontré que le programme d'investissement prévu était suffisant pour garantir le rétablissement de la viabilité à long terme de l'activité.

(296) Les résultats attendus des mesures de restructuration n'ont pas été présentés et le plan n'explique pas quand la mise en œuvre des différentes mesures produira ses effets et se traduira dans les résultats financiers. De plus, le plan ne décrit pas les hypothèses de prévisions financières en ce qui concerne les recettes et les coûts prévus. Ces facteurs font naître des doutes sur ces projections financières. Qui plus est, l'analyse de la vulnérabilité montre que SSN Mostostal, et en particulier SSN Odra, devraient rester très vulnérables aux fluctuations des conditions du marché. Une dépréciation du dollar américain de 10 % entraînerait, sur la période 2009-2012, un recul des bénéfices cumulés de 40 % pour SSN Mostostal et de 83 % pour SSN ODRA (d'après le plan, pour SSN Odra, cette analyse ne tient pas compte de la politique de couverture, qui devrait partiellement atténuer les effets négatifs de la fluctuation des cours du change). En outre, le plan prévoit qu'une hausse de 10 % des prix de l'acier provoquera un recul des bénéfices cumulés de 40 % pour SSN Mostostal et de 50 % pour SSN ODRA. La Commission en conclut donc que le plan n'a pas démontré qu'après la mise en œuvre d'une politique raisonnable de couverture des risques de change, la vulnérabilité des entreprises aux fluctuations des taux de change ou des prix de l'acier s'établirait à un niveau acceptable.

(297) En ce qui concerne la rentabilité des ventes prévue, la Commission fait remarquer que, dans la mesure où le plan n'explique pas sur quelle base les résultats des ventes ont été estimés (coûts de production, prix des navires, rentabilité de l'activité de construction navale, etc.), elle se doit de conclure qu'il n'a pas été démontré que les résultats prévus étaient fondés sur des hypothèses réalistes. Par ailleurs, dans le cas de SSN Wspólna et de SSN Biuro projektowe, la rentabilité des ventes prévue est très faible, ce qui est signalé dans le plan de restructuration. La Commission considère que ce niveau de bénéfice n'est pas suffisant pour que ces entreprises puissent affronter la concurrence sans aide de l'État. Malgré le fait que le plan prévoie que SSN Wspólna et SSN Biuro projektowe seront des prestataires de service pour les autres entreprises, ce qui apparemment justifierait leur faible rentabilité des ventes, la Commission fait remarquer que ces entreprises devraient être autonomes et que la faiblesse de leurs résultats prévisionnels fait naître des doutes quant à la viabilité à long terme de l'ensemble du projet.

(298) Au vu de ce qui précède, la Commission parvient à la conclusion que la crédibilité des prévisions financières est douteuse et les résultats prévus sont très vulnérables aux fluctuations des conditions du marché. La Commission considère donc que la solidité du plan n'a pas été démontrée.

(299) Compte tenu de ce qui précède, la Commission considère qu'il n'a pas été démontré que le chantier naval pouvait redevenir viable sur la base du plan de restructuration du 12 septembre 2008. En outre, la Commission fait remarquer qu'Ulstein s'est retirée du processus de privatisation du chantier naval de Szczecin, ce qui montre que le plan du 12 septembre ne peut être mis en œuvre dans les conditions prévues. En tout état de cause, l'appréciation ci-dessus montre que même si Ulstein participait au projet ou si Mostostal avait l'intention de mener seule le plan de restructuration du 12 septembre (conformément au souhait exprimé dans sa lettre du 22 septembre 2008), ce plan ne saurait être considéré comme suffisant.

(300) L'échec de la privatisation signifie que le chantier naval n'est pas en mesure d'obtenir un financement aux conditions du marché suffisant pour mettre en œuvre le plan de restructuration de 2006 ou la stratégie de restructuration plus vaste susceptible de permettre le rétablissement de la viabilité à long terme du chantier naval sans qu'un soutien permanent de l'État ne soit nécessaire. Cela signifie aussi que le chantier naval n'est pas en mesure d'acquérir le savoir, en termes de gestion et de connaissance du marché, indispensable pour mener à bien la restructuration.

(301) En raison de l'absence d'un plan de restructuration vaste et réaliste, la Commission conclut que l'aide accordée au chantier naval de Szczecin, décrite au point 2.7 ci-dessus, n'est qu'une aide au fonctionnement et non à la restructuration. Elle n'est donc pas compatible avec le marché commun.

3.3.3. LIMITATION DE L'AIDE AU MINIMUM NÉCESSAIRE

(302) Le point 43 des lignes directrices dispose que le montant de l'aide doit être limité au strict minimum des coûts de restructuration nécessaire pour permettre la réalisation de cette dernière. Il est attendu du bénéficiaire qu'il contribue sur ses ressources propres ou par un financement extérieur obtenu aux conditions du marché. Cette contribution est, d'une part, le signe que le marché croit au rétablissement de la viabilité et, d'autre part, un moyen de limiter l'aide de l'État au minimum. Dans le cas de grandes entreprises comme le chantier naval de Szczecin, la contribution devrait s'élever à au moins 50 % des coûts de restructuration.

(303) Premièrement, il ressort de la description de la situation du chantier naval de Szczecin que celui-ci n'était quasiment pas en mesure d'obtenir un financement extérieur pour sa restructuration.

Plan de restructuration de juin 2006

(304) Selon le plan de restructuration de 2006, les coûts de restructuration, coûts de fonctionnement inclus, s'élèveraient à 11 500 000 000 PLN et la contribution propre proposée serait de 3 600 000 000 PLN, soit 30 %. En excluant les coûts de fonctionnement des coûts et du financement, les coûts de restructuration s'élèveraient à 374 700 000 PLN et la contribution propre à 190 000 000 PLN.

(305) La Commission doutait que la perspective de lever 190 000 000 PLN sur le marché soit réaliste. À l'époque, rien n'indiquait que le chantier naval de Szczecin était en mesure d'obtenir une telle somme sur le marché. La contribution proposée ne pouvait donc être considérée comme effective et réelle, ainsi que l'exigent les lignes directrices. En effet, les quelques tentatives menées par KPS et l'ARP, d'abord d'attirer des actionnaires minoritaires, puis de vendre la totalité des actions du chantier naval, n'ont pas abouti, ce qui prouve que le marché n'était pas intéressé par un investissement dans le chantier naval de Szczecin.

(306) En ce qui concerne le financement des opérations, le plan de restructuration de 2006 prévoyait que la production serait financée par des emprunts commerciaux et des acomptes d'armateurs non garantis par le KUKE, ce qui représenterait un montant total, sur l'ensemble de la période de restructuration (2002-2009), de 3 200 000 000 PLN, à comparer aux 4 200 000 000 PLN financés par les garanties du KUKE. Cependant, là encore, rien n'indiquait à l'époque que le chantier naval de Szczecin serait en mesure d'obtenir ces financements du marché. La contribution proposée sous la forme d'emprunts commerciaux et de garanties n'a donc pas pu être considérée comme effective et réelle, ainsi que l'exigent les lignes directrices. Qui plus est, la Commission note que, jusqu'à ce jour, le chantier naval n'a pas été en mesure d'obtenir des ressources pour financer ses activités sans le soutien de l'État.

(307) Par ailleurs, le plan de restructuration de 2006 prévoyait que les versements supplémentaires des armateurs, pour un montant de 628 700 000 PLN, obtenus après renégociation des contrats soient considérés comme la contribution propre. Certains contrats ont effectivement été renégociés. La Commission fait remarquer que, selon les lignes directrices, la contribution propre devrait être un signe indiquant que les marchés croient à la faisabilité du rétablissement de la viabilité. Le fait que des armateurs, malgré les risques de non-livraison des navires commandés et au vu des facteurs externes (tels que la hausse des prix de l'acier), soient prêts à augmenter le prix des navires qu'ils ont commandés ne signifie pas qu'ils croient en la capacité du chantier naval de redevenir rentable et de pouvoir affronter durablement la concurrence. De plus, les armateurs n'ont pas accepté de verser des montants supplémentaires pour couvrir les coûts de la restructuration du chantier naval, mais seulement (et dans une certaine mesure) pour couvrir les coûts de production des navires commandés. La Commission ne peut donc accepter que les versements supplémentaires des armateurs soient considérés comme la contribution propre au sens des lignes directrices.

Plan de restructuration de juin 2008

(308) Le plan de restructuration de juin 2008 n'apporte pas d'amélioration fondamentale dans ce domaine. Si l'investisseur s'engage à apporter 149,5 millions de PLN pour financer partiellement le programme d'investissement, il attend aussi une injection du capital par l'État d'un montant total de 588 millions de PLN et un prêt de l'ARP d'un montant de 68 millions de PLN. L'investisseur exigeait également des garanties supplémentaires du KUKE pour couvrir les fonds de roulement.

(309) Les coûts de restructuration qui ont pu être identifiés sur la base des informations limitées contenues dans le plan de restructuration de juin 2008 correspondent au moins au montant nécessaire pour couvrir les pertes sur les contrats en cours portant sur des navires à livrer en 2008-2009 (588 millions de PLN) et au montant nécessaire pour financer les besoins d'investissement pour les années 2008-2012 (264 millions de PLN).

(310) La majorité de ces coûts devaient être financés par l'État. En pratique, la seule contribution propre de l'investisseur prévue était une injection de capital de 149,5 millions de PLN, qui correspondait à 17 % des coûts de restructuration susmentionnés. Conformément à la pratique établie [1], la Commission estime que des flux de trésorerie (cash flow) futurs ne peuvent être considérés comme la contribution propre au sens des lignes directrices, car ils ne représentent pas une contribution réelle et effective de l'entreprise ou de ses actionnaires à la couverture des coûts de restructuration. En outre, la Commission doit prendre en compte l'ensemble de la période de restructuration, qui a débuté en 2002. Au vu des aides d'État considérables dont le chantier a bénéficié durant cette période, la part de la contribution propre dans le montant total des coûts de restructuration est encore plus faible. Il est donc évident que la contribution propre est très loin de représenter les 50 % des coûts de restructuration exigés par les lignes directrices.

Plan de restructuration du 12 septembre 2008

(311) Le plan de restructuration du 12 septembre 2008 n'apporte pas non plus d'amélioration concernant le niveau prévu de la contribution propre au financement des coûts de restructuration.

(312) Le plan de restructuration du 12 septembre 2008 contient des informations plus précises sur les coûts de restructuration prévus et leur mode de financement. Les coûts de restructuration prévus sont composés de coûts d'investissement (104 millions de PLN), de coûts liés au déménagement d'actifs à l'intérieur du chantier naval (50 millions de PLN), de coûts de restructuration des effectifs (53,4 millions de PLN), de coûts destinés à couvrir les pertes futures liées aux contrats déficitaires (840 millions de PLN) et de coûts liés au remboursement des dettes à l'égard de l'ARP et de KPS (197,5 millions de PLN) [2].

(313) Au total, les coûts de restructuration s'élèvent à 1,354 milliard de PLN.

(314) Par ailleurs, le plan comptabilise les besoins en fonds de roulement, estimés à 227,6 millions de PLN, dans les coûts de restructuration. La Commission considère au contraire que ces besoins relèvent de l'activité normale de l'entreprise, et non des coûts de restructuration. C'est pourquoi leur financement devrait être traité à part.

(315) En ce qui concerne la contribution propre, le plan prévoit les catégories suivantes: les paiements supplémentaires des armateurs, obtenus après la renégociation des contrats (376 millions de PLN), une injection de capital par des investisseurs (242 millions de PLN), des revenus tirés de la vente d'actifs (118 millions de PLN) et le financement des fonds de roulement (emprunt et crédit commercial de Mostostal pour un montant de 170 millions de PLN).

(316) En ce qui concerne le financement des fonds de roulement, la Commission fait remarquer que, compte tenu de la longueur du cycle de production et de la valeur élevée des produits finals dans le secteur de la construction navale, le financement des fonds de roulement constitue un problème spécifique. Dans le secteur de la construction navale, les fonds de roulement proviennent en majeure partie de sources extérieures. Une partie est obtenue grâce aux acomptes des armateurs, en général adossés à des garanties (en Pologne, elles sont le plus souvent accordées par le KUKE). Les acomptes ne dépassant généralement pas 80 % du prix du navire, les chantiers navals doivent recourir à des emprunts ou à des crédits commerciaux de la part de fournisseurs. De ce fait, la Commission juge qu'au vu de la spécificité du secteur de la construction navale, le financement des fonds de roulement exige plutôt une solution structurelle et ne s'inscrit pas dans les coûts de restructuration, qui sont ponctuels. En conséquence, la Commission estime que, dans le secteur de la construction navale, les prêts ayant pour but de financer les fonds de roulement ne peuvent être considérés comme une contribution propre, dès lors qu'ils servent à financer l'activité courante et non la restructuration.

(317) Comme il a été indiqué ci-dessus, la Commission estime que les suppléments provenant des armateurs, obtenus lors de la renégociation des contrats, ne peuvent être considérés comme une contribution propre au sens des lignes directrices.

Vente d'actifs

(318) En ce qui concerne les recettes prévisionnelles tirées de la vente d'actifs inutiles, estimées à 118 millions de PLN, la Commission considère qu'il n'a pas été démontré que ce financement pouvait être considéré comme réel et effectif.

(319) Premièrement, selon le projet d'accord de privatisation négocié entre l'ARP et KPS (actuels propriétaires du chantier naval de Szczecin), d'une part, et Mostostal, d'autre part, les actifs concernés seraient vendus par Mostostal à un acquéreur désigné par l'ARP et KPS, pour un montant ne pouvant être inférieur à 188 millions de PLN. Cette hypothèse appelle des réserves, car il apparaît qu'il s'agit d'une sorte de garantie de l'État sur les recettes minimales de cette vente à un acquéreur désigné par lui. En conséquence, la Commission doute que cette vente potentielle soit exempte d'aide d'État.

(320) Deuxièmement, l'estimation de la valeur des terrains est fondée sur une comparaison avec des transactions de vente portant sur des biens immobiliers situés dans des quartiers prisés de Szczecin, affectés à la construction d'immeubles d'habitation ou à l'implantation d'activités de services, et non dans une zone industrielle. Il ressort de cette estimation que les prix des terrains destinés à une activité industrielle peuvent être jusqu'à dix fois inférieurs aux montants estimés. De plus, l'estimation suppose qu'avant la vente, tous les bâtiments et toutes les installations situés sur les terrains concernés seront démontés et que les terrains seront nettoyés et préparés à la vente. L'estimation indique que cette préparation aura un certain coût. Aucune estimation de l'ampleur de ce coût n'a été transmise et le plan de restructuration ne contient aucune information à ce sujet [3].

[1] Voir le point 43 des lignes directrices.

[2] Une partie de ces dettes ont été converties en actions en juin 2008 (131,5 millions de PLN; se reporter au considérant 201, tableau 4, points 16 et 17), le reste doit être remboursé (66 millions de PLN).

[3] Par ailleurs, la Commission note que, conformément à une des annexes du plan de restructuration du 12 septembre 2008 présentant les hypothèses générales concernant le processus de restructuration, la valeur de ces terrains a initialement été estimée à [...] millions de PLN.

(321) Troisièmement, la Commission doute que la valeur des actifs ait été correctement prise en compte dans le bilan du chantier naval de Szczecin et correctement incluse dans le prix que Mostostal devrait payer pour acquérir des actions dans le chantier naval de Szczecin. La Commission note que, selon le bilan, la valeur de la totalité des actifs immobilisés du chantier naval s'élevait à [...] millions de PLN à la fin de 2007. Dans le même temps, le plan prévoit que le chantier vende ses actifs de production aux entreprises nouvellement créées (SSN Mostostal, SSN Ulstein et SSN Wspólna) pour un montant de [...] millions de PLN, censé refléter leur valeur nominale, et qu'il vende les actifs inutiles à des tiers pour un montant estimé à [...] millions de PLN au prix du marché. Cela montre que, soit la valeur comptable des actifs inutiles est sous-estimée, soit les recettes qu'il est prévu de tirer de leur vente sont surestimées.

(322) Enfin, à la fin de 2007, la valeur nette des actifs du chantier naval de Szczecin s'élevait à [...] millions de PLN. Depuis, l'ARP et KPS ont converti des dettes en actions pour un montant de 131,5 millions de PLN et il est prévu de recapitaliser le chantier naval à hauteur de 434 millions de PLN. D'un autre côté, on estime les pertes liées aux contrats déficitaires à 465 millions de PLN. En conséquence, il semble que lorsque Mostostal acquerra le chantier naval de Szczecin, en admettant que les autres facteurs restent inchangés, la valeur nette des actifs de celui-ci sera de [...] millions de PLN et Mostostal les acquerra pratiquement gratuitement. Tous les revenus tirés des ventes des actifs devraient être utilisés par le chantier naval de Szczecin (c'est-à-dire SSN Nowa) aux fins de la restructuration (par exemple, pour restructurer les effectifs) et pour alimenter le fonds de roulement de l'entreprise de manière à achever la construction des navires commandés. La Commission en conclut donc qu'il semble que, dans le cadre du processus de privatisation, l'État apporterait une aide supplémentaire au chantier naval sous la forme d'une cession d'actifs pour un montant inférieur à leur valeur marchande ([1]). En réduisant le prix de vente des actions en échange de l'obligation pour l'acquéreur de mettre en œuvre des mesures de restructuration, l'État finance indirectement ces dernières. Par conséquent, la Commission ne peut accepter que la vente d'actifs à l'investisseur pour un montant inférieur à leur valeur marchande puisse être considérée comme une contribution propre ([2]).

(323) Compte tenu de ces doutes, la Commission estime qu'il n'a pas été démontré que les recettes qu'il était prévu de tirer de la vente d'actifs inutiles, estimées à 118 millions de PLN, pouvaient être considérées comme une source de financement des coûts de restructuration réelle et effective.

Injection de capitaux par des investisseurs

(324) En ce qui concerne le projet de recapitalisation par des investisseurs privés, la Commission estime qu'il n'a pas été démontré que celle-ci peut être entièrement considérée comme réelle et effective.

(325) Premièrement, le plan de restructuration prévoit que la contribution propre totale d'Ulstein sera de 114,9 millions de PLN. Néanmoins, ainsi qu'il ressort du projet d'accord entre Mostostal et Ulstein, non signé au 5 septembre, date à laquelle il a été transmis à la Commission, Ulstein s'engage à augmenter le capital de SSN Ulstein de 52,5 millions de PLN (et non de 67,3 millions de PLN comme le prévoit le plan de restructuration), celui de SSN Wspólna de 44,65 millions de PLN (le plan prévoit 47,5 millions de PLN) et de SSN Biuro Projektowe de 0,85 million de PLN (le plan prévoit 0,1 million de PLN). Ainsi, le montant total de la contribution propre d'Ulstein prévue dans l'accord est de 98 millions de PLN, soit 16,9 millions de PLN de moins que ce que le plan de restructuration prévoit.

(326) Deuxièmement, bien que le plan de restructuration prévoie que les investisseurs injectent leurs fonds propres dans le chantier naval, il reconnaît aussi qu'il est possible qu'Ulstein soit obligée de lever des capitaux sur le marché. Aucun élément de preuve n'a été fourni indiquant qu'Ulstein sera en mesure d'obtenir ce financement. De ce fait, celui-ci ne peut être considéré comme réel et effectif. Qui plus est, lors de la réunion du 10 septembre, les représentants d'Ulstein ont expliqué que l'entreprise prévoyait une contribution propre de 98 millions de PLN (montant conforme à celui arrêté dans l'accord de collaboration susmentionné), dont 30 millions de PLN sous la forme d'une recapitalisation. Ulstein a expliqué que si elle ne parvenait pas à obtenir ce financement, elle n'injecterait pas de capitaux dans le chantier naval ([3]). Aucune de ces affirmations ne figure dans le plan, qui se borne à indiquer que le fait qu'Ulstein finance le projet avec ses ressources propres ou un financement extérieur «ne change ni les principes et effets de l'activité de l'entreprise, ni le niveau de la contribution propre des investisseurs».

([1]) La situation est semblable à celle examinée dans l'affaire N 46/07, Automobile Craiova, dans laquelle la Commission avait conclu que, dans le cadre du processus de privatisation du constructeur automobile Automobile Craiova, les autorités roumaines, en imposant certaines conditions à l'acquéreur (effectifs minimaux et niveau d'investissement dans l'entreprise cédée) en échange d'une diminution du prix de vente, avaient accordé une aide d'État au bénéfice de l'entreprise cédée.

([2]) La Commission tient compte du fait qu'après l'achèvement des contrats en cours et la mise en œuvre des mesures de restructuration, SSN Nowa devra être liquidée et que, si à l'issue de ces opérations, il lui reste des liquidités, celles-ci seront également réparties entre Mostostal et l'État. La Commission estime que cela peut tout au plus conduire à une réduction de la valeur de l'aide accordée durant le processus de privatisation, mais cela ne change rien au fait que la cession d'actifs pour un montant inférieur à leur valeur marchande aura été entachée d'une aide d'État et, ce faisant, la vente ne pourra servir de contribution propre exempte d'aide d'État.

([3]) Lors de la réunion du 10 septembre 2008, il est apparu que le plan de restructuration avait été élaboré par Mostostal, et non Ulstein, qui n'avait même pas vu le projet de plan transmis à la Commission le 3 septembre 2008 et a été surprise de découvrir que son engagement financier devait s'élever à 114 millions de PLN.

(327) Sur la base de ce qui précède, la Commission estime qu'elle n'a pas reçu d'assurance suffisante sur le montant qu'Ulstein est en mesure d'investir, ni sur sa volonté d'investir des ressources propres si elle ne parvenait pas à obtenir un financement extérieur. Elle conclut donc que, sur le montant de 242 millions de PLN prévu pour la recapitalisation, seuls 157,2 millions peuvent être considérés comme réels et effectifs. Qui plus est, le retrait d'Ulstein du processus de privatisation, annoncé par lettre du 22 septembre, et l'information selon laquelle Mostostal pourrait réaliser seule le plan de restructuration du 12 septembre rendent le financement prévu dans le plan encore moins certain.

(328) En conclusion, même en analysant uniquement les coûts de restructuration que l'investisseur devra supporter (1,354 milliard de PLN), la contribution propre réelle effective et exempte d'aide d'État (157,1 millions de PLN) ne représente que 12 % des coûts de restructuration. De plus, la Commission doit prendre en compte l'ensemble de la période de restructuration, qui a débuté en 2002. Au vu des aides d'État considérables dont le chantier a bénéficié durant cette période, la part de la contribution propre dans le montant total des coûts de restructuration est encore plus faible. Il est donc évident que la contribution propre est très loin de représenter les 50 % des coûts de restructuration exigés par les lignes directrices.

(329) La Commission note qu'après le retrait d'Ulstein du processus de privatisation et de restructuration du chantier naval, Mostostal a joint à sa lettre du 25 septembre 2008 un courrier de la banque kazakhe BTA, qui se déclarait éventuellement intéressée par le projet concernant le chantier naval. Dans ce courrier, la banque indiquait qu'elle serait prête à financer le projet à hauteur de 100 millions d'USD et elle demandait à Mostostal de lui faire parvenir le plan de restructuration approuvé par la Commission européenne. La Commission fait remarquer que la lettre de la banque était datée du 26 juin 2008, donc qu'elle ne pouvait pas concerner le plan de restructuration de septembre 2008, mais plutôt celui de juin, qui n'est plus d'actualité. De ce fait, la Commission considère aussi qu'un tel courrier ne peut être la preuve de l'existence d'un financement réel et effectif du plan du 12 septembre 2008. En tout état de cause, même si ce financement devait être considéré comme réel et effectif et même en analysant uniquement les coûts de restructuration prévus, la contribution propre atteindrait à peine 17 % des coûts de restructuration [1], soit nettement moins que ce que les lignes directrices exigent.

(330) Compte tenu de ce qui précède, la Commission considère qu'en réalité, le chantier naval était pratiquement dans l'impossibilité d'obtenir une contribution propre au sens des lignes directrices et qu'en tout état de cause, celle-ci n'aurait pas été significative. De plus, le plan de restructuration transmis par Mostostal ne garantit pas un niveau de contribution propre suffisant. La contribution propre doit permettre de réduire l'aide de l'État au minimum. En l'absence de cette contribution, la Commission se doit de constater que l'exigence de réduction de l'aide au minimum n'est pas respectée. Au contraire, le plan de restructuration de Mostostal est fondé sur l'hypothèse d'une aide d'État supplémentaire et indique que sa mise en œuvre dépend de l'octroi de cette aide.

(331) Compte tenu de ce qui précède, la Commission considère que les exigences de limitation de l'aide au minimum nécessaire et d'apport d'une contribution propre réelle exempte d'aide d'État ne sont pas remplies.

3.3.4. PRÉVENTION DES DISTORSIONS DE CONCURRENCE INDUES

(332) La Commission rappelle l'accord initialement conclu avec la Pologne concernant la fermeture la cale Wulkan 1. Cependant, au vu des faits survenus après la signature de cet accord et à la lumière des conclusions sur les deux premières conditions prévues par les lignes directrices, l'appréciation de l'adéquation des mesures compensatoires proposées par la Pologne est sans objet.

3.3.5. CONCLUSION

(333) La Commission conclut que l'aide d'État notifiée en faveur du chantier naval de Szczecin ne peut être considérée comme compatible avec le marché commun et qu'elle doit être remboursée.

4. **MISE EN ŒUVRE**

(334) L'élément d'aide contenu dans les mesures accordées au chantier naval de Szczecin, exposées aux considérants 187 à 201, doit être remboursé. Généralement, l'élément d'aide à recouvrer, c'est-à-dire l'avantage perçu par le bénéficiaire de l'aide, est égal à la différence entre les conditions auxquelles l'aide aurait pu être obtenue sur le marché et les conditions auxquelles l'aide a été accordée.

(335) Les taux de référence et taux d'actualisation publiés par la Commission remplacent le taux du marché aux fins du calcul de l'élément d'aide, en particulier lorsque l'aide est versée en plusieurs tranches ainsi que dans le cas de régimes de prêts bonifiés [2]. Dans le cas d'une entreprise en difficulté, comme c'est le cas du chantier naval de Szczecin, la Commission part du principe que le taux de référence peut être augmenté d'au moins 400 points de base afin de refléter le niveau de risque plus élevé de l'opération, et de 200 points de base supplémentaires en raison de l'absence ou de la faiblesse des sûretés constituées par le bénéficiaire. Comme expliqué ci-dessus, la valeur des sûretés constituées par le chantier naval est douteuse compte tenu du ratio d'endettement de l'entreprise. Dans le cas d'une entreprise en difficulté, si celle-ci

[1] Sur la base 1 USD = 2,3 PLN.

[2] Communication de la Commission concernant la méthode de fixation des taux de référence et d'actualisation (JO C 273 du 9.9.1997, p. 3).

n'est pas en mesure d'obtenir le moindre financement sur le marché, l'élément d'aide peut représenter jusqu'à 100 % de la valeur nominale des ressources financières accordées ([1]).

(336) La Commission considère qu'au cours de la période considérée, pendant laquelle le chantier naval de Szczecin a reçu les aides décrites aux considérants 187 à 201, celui-ci connaissait de graves difficultés financières (ainsi qu'il est exposé aux considérants 45 à 57) et n'était pas en mesure d'obtenir un financement sur le marché. Le chantier naval affichait constamment des pertes et, au cours de la période considérée, il n'a obtenu pratiquement aucun financement du marché. Dans de telles conditions, un opérateur en économie de marché n'accorderait pas volontiers un financement au chantier naval, au vu des risques élevés encourus. En conclusion, la Commission estime qu'aucune banque n'aurait accepté de financer le chantier naval, même à un taux d'intérêt élevé, ni de lui accorder des garanties, même assorties d'une prime élevée.

Calcul de l'élément d'aide pour les différentes catégories de mesures

Prêts

(337) Dans la mesure où le chantier naval de Szczecin n'aurait obtenu aucun prêt ni aucune garantie du marché, tout prêt ou garantie qui lui a été accordé pendant la période considérée constitue automatiquement une aide. De ce fait, il doit être mis fin sans délai à toute garantie encore en vigueur et tous les prêts doivent être remboursés au plus vite.

(338) Le remboursement de tous les prêts accordés ne suffit toutefois pas pour rétablir la situation d'origine, étant donné que jusqu'à la date du remboursement, le chantier dispose de moyens financiers qu'il n'aurait normalement pas obtenus du marché. Pour rétablir la situation d'origine, un montant correspondant à la valeur de cet avantage doit être également remboursé. Ce montant ne peut être estimé que sur la base du taux d'intérêt pratiqué dans le cas de prêts à haut risque. De ce fait, la Commission est tenue d'imposer le remboursement de la différence entre l'intérêt effectivement payé par le chantier naval de Szczecin et celui qui serait théoriquement adéquat pour un prêt à haut risque sur la période comprise entre la date d'octroi du prêt et celle de son remboursement. Pour établir le taux d'intérêt d'un prêt à haut risque, la Commission fait remarquer que, dans sa communication concernant la méthode de fixation des taux de référence et d'actualisation, il est indiqué que la prime de risque peut être supérieure de 400 points au taux de référence «si aucune banque privée n'aurait accepté d'accorder le prêt en question», ce qui est le cas en l'espèce. Dans une série de décisions, la Commission a considéré qu'une prime de 600 points de base au-dessus du taux de référence était un minimum adéquat dans les situations qui présentent un risque particulier ([2]). La Commission estime que c'est le minimum pour les prêts concernés en l'espèce.

Garanties sur les acomptes

(339) La Commission adoptera la même approche à l'égard des garanties: elle est tenue d'imposer le remboursement de l'équivalent-subvention contenu dans les garanties, calculé sur la période comprise entre la date d'octroi de la garantie et celle à laquelle il y est mis fin.

(340) En ce qui concerne les garanties, la Commission considère, conformément à sa communication sur l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'État sous forme de garanties ([3]), que l'équivalent-subvention est égal à la bonification d'intérêt obtenue grâce à la garantie (taux d'intérêt du prêt accordé et faisant l'objet de la garantie inférieur au taux du marché) ou au montant découlant du facteur de risque lié au montant garanti, après déduction des primes de garantie.

(341) Cependant, dans le cas des garanties sur les acomptes, la Commission note que les acomptes garantis par le KUKE sont une forme d'accord de vente, et non d'accord de prêt, et qu'aucun intérêt n'est perçu sur les acomptes. C'est pourquoi la Commission estime que, pour calculer l'élément d'aide reçu par le bénéficiaire, il conviendrait de comparer les primes versées par le chantier naval à celles qui auraient normalement été exigées sur le marché. La Commission est d'avis que les primes prélevées dans le cadre du régime d'aides exempt d'aide d'État sur la base duquel le KUKE réalise son programme d'assurance à l'exportation, approuvé par la décision de la Commission du 18 juillet 2007, pourraient servir de primes de référence aux fins du calcul décrit ci-dessus. Il conviendrait d'augmenter également ces primes d'au moins 400 points de base, en raison du fait que le chantier naval n'était pas admissible au bénéfice d'une garantie dans le cadre de ce programme. Accorder des garanties au chantier naval représentait donc un risque considérable.

(342) Comme il a été expliqué plus haut, dans la mesure où le chantier n'aurait pas été en mesure d'obtenir des garanties sur le marché compte tenu de sa situation financière précaire, il importe de dénoncer sans délai les accords de garantie en cours conclus par le KUKE, afin d'éliminer les distorsions de concurrence causées par l'aide accordée.

([1]) Voir, par exemple, la communication de la Commission sur l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'État sous forme de garanties (2000/C 71/07) (JO C 71 du 11.3.2000, p. 14). Son point 3.2 dispose que, lorsque, au moment du prêt, la probabilité de défaillance de l'emprunteur est très élevée, par exemple parce qu'il est en difficulté financière, la valeur de la garantie peut aller jusqu'au montant effectivement couvert par cette garantie.

([2]) Considérant 68 de la décision 2005/827/CE de la Commission du 16 juin 2004 relative aux mesures mises à exécution par l'Espagne en faveur de Siderúrgica Añón SA (JO L 311 du 26.11.2005, p. 22) et considérant 42 de la décision 2003/284/CE de la Commission du 11 décembre 2002 concernant l'aide d'État mise à exécution par l'Espagne en faveur de Sniace SA (JO L 108 du 30.4.2003, p. 35).

([3]) Ibidem.

Non-exécution de créances

(343) Le fait que des autorités publiques persistent à ne pas recouvrer leurs créances constitue aussi une aide d'État et doit être pris en compte ([1]). Cette mesure peut être comparée à l'octroi d'un prêt renouvelable à des conditions préférentielles et, de ce fait, l'élément d'aide correspond à la différence entre les intérêts qui auraient été pratiqués par le marché (par exemple, à l'égard d'une entreprise affichant la même notation, se trouvant dans une situation économique et financière similaire et ayant constitué une sûreté similaire) et les intérêts perçus par l'organisme accordant l'aide.

(344) La Commission considère qu'au vu de la persistance de la situation financière très précaire du chantier naval, un créancier privé exigerait le recouvrement immédiat de ses créances à leur échéance. C'est pourquoi le fait que les autorités polonaises n'aient pas immédiatement pris des mesures pour exiger ce recouvrement est assimilé à une aide et la date d'échéance de toute dette non remboursée constituerait la date d'octroi de l'aide. L'élément d'aide correspondrait à la différence entre les intérêts qui auraient été pratiqués par le marché (par exemple, à l'égard d'une entreprise affichant la même notation, se trouvant dans une situation économique et financière similaire et ayant constitué une sûreté similaire) et les intérêts pratiqués par l'organisme accordant l'aide.

(345) Dans la mesure où tout opérateur privé en économie de marché demanderait au chantier le remboursement immédiat de ses dettes, il convient que tant l'élément d'aide découlant des intérêts insuffisants pratiqués que les dettes accumulées soient remboursés immédiatement.

Injection de capital

(346) La Commission note que l'injection de capital dans des entreprises en difficulté par l'État ou des organismes contrôlés par l'État, tels que l'ARP et KPS, lors de laquelle on ne peut s'attendre à aucun rendement, est considérée comme une aide non remboursable ([2]). Afin d'éliminer la distorsion de concurrence causée par l'injection de capital, le chantier naval doit rembourser l'intégralité des montants injectés.

Mise en œuvre de la présente décision

(347) Par lettre du 3 novembre 2008, la Pologne s'est engagée à mettre en œuvre la présente décision en vendant les actifs du chantier naval au prix du marché, dans le cadre d'un appel d'offres ouvert, transparent, sans conditions et non discriminatoire (organisé selon les conditions particulières énoncées pour la première fois dans la lettre de la Commission du 27 octobre 2008), puis en liquidant le chantier naval de Szczecin. Toutes les obligations de remboursement de l'aide découlant de la présente décision doivent être enregistrées sans délai par la Pologne dans la procédure de liquidation du chantier naval. Par lettre du 6 novembre 2008, la Commission a informé la Pologne que, si ces conditions sont remplies, la vente des actifs du chantier naval n'impliquera pas l'octroi d'une aide nouvelle à leur(s) acquéreur(s) et les actifs pourront être cédés libres de toute obligation de rembourser l'aide d'État illégale et incompatible avec le marché commun accordée au chantier naval par le passé, conformément à l'exigence de non-continuité économique entre les bénéficiaires de l'aide et l'activité des acquéreurs ([3]). La Commission veillera de près à ce que les conditions énoncées dans sa lettre du 27 octobre 2008 et acceptées par les autorités polonaises soient respectées pour apprécier si la présente décision est correctement mise en œuvre.

(348) Les conditions que la Pologne s'engage à respecter sont les suivantes.

(349) Les actifs (libres de toute obligation) seront privatisés dans le cadre d'un appel d'offres ouvert, transparent, non discriminatoire et sans conditions. Le chantier naval de Szczecin sera liquidé, ainsi que les dettes et actifs restants.

(350) Les actifs doivent être vendus au prix du marché (au plus offrant). Ils doivent être mis en vente individuellement ou en un grand nombre de petits lots composés de manière à optimiser les recettes. Ces lots ne peuvent pas consister en des éléments organisés de l'entreprise ou de son activité. Néanmoins, leur définition ne doit pas empêcher des acquéreurs potentiels de présenter une offre d'achat combinée portant sur plusieurs actifs ou lots.

(351) L'appel d'offres doit être non discriminatoire, c'est-à-dire qu'il doit garantir que la vente est ouverte à toutes les catégories d'acquéreurs potentiels, sans discrimination en fonction de l'objectif de l'investissement.

(352) L'appel d'offres ne doit être assorti d'aucune condition (telle qu'une obligation de préserver les emplois ou l'activité ou de reprendre les contrats de construction de navire existants). Le seul critère pour la sélection de l'offre doit être l'optimisation des recettes dans l'intérêt des créanciers du chantier naval.

(353) Les créanciers du chantier naval, tant publics que privés, y compris ses clients, doivent conserver le même rang et les mêmes droits à l'égard des recettes tirées de la vente des actifs que dans le cas d'une procédure de faillite.

([1]) Voir, par exemple, la décision de la Commission du 23 octobre 2007 concernant l'aide d'État C 23/06, mise à exécution par la Pologne en faveur du producteur d'acier Technologie Buczek SA (non encore publiée).

([2]) Voir, par exemple, la décision 2005/652/CE de la Commission du 20 octobre 2004 concernant l'aide d'État C 38/03 mise à exécution par l'Espagne (nouvelles aides à la restructuration en faveur des chantiers navals publics espagnols) (JO L 240 du 16.9.2005, p. 45).

([3]) Arrêt du 29 avril 2004 dans l'affaire C-277/00, Allemagne/Commission («SMI»), Recueil 2004, p. I-3925, et arrêt du 8 mai 2003 dans les affaires jointes C-328/99 et C-399/00, Italie et SIM 2 Multimedia SpA/Commission, Recueil 2003, p. I-4035.

(354) Aucune nouvelle aide d'État ne peut être accordée dans le contexte de la vente des actifs, sous quelque forme que ce soit (annulations de dettes, prise en charge par l'État du remboursement des dettes contractées à l'égard d'organismes publics ou de créanciers privés, injection de capital, prêts, garanties ou autres mesures). Toute dette à l'égard d'organismes publics née pendant la période nécessaire à l'achèvement de la procédure doit être déclarée dans la masse de la faillite.

(355) La vente doit être menée par un administrateur indépendant jouissant de droits et d'obligations similaires à ceux d'un administrateur judiciaire. Il convient de permettre aux créanciers de surveiller le processus de vente afin de s'assurer que celle-ci est menée aux conditions du marché et que leur rang et leurs droits à l'égard des recettes tirées de la vente sont respectés. De plus, la Pologne et la Commission désigneront conjointement un agent vérificateur, dont la tâche sera d'aider la Commission à vérifier si le processus de vente et le remboursement de l'aide sont effectués dans le respect total des exigences susmentionnées. Pour ce faire, l'agent vérificateur présentera régulièrement à la Commission des rapports détaillés sur les différentes étapes de la procédure.

(356) La Pologne a indiqué qu'elle devra prendre des mesures législatives pour mettre en œuvre la présente décision. En conséquence, la Commission reconnaît que, en l'espèce, un délai de mise en œuvre plus long que la normale est justifié, compte tenu également du grand nombre de mesures individuelles concernées et de leur diversité en termes de forme et de durée. La Commission attend donc que la Pologne mette en œuvre la présente décision dans un délai de sept mois à compter de sa réception,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'aide d'État décrite aux considérants 187 à 201 (point 2.9), et accordée par la Pologne en faveur du chantier naval de Szczecin en violation de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE, est incompatible avec le marché commun.

En outre, aucune des garanties sur les acomptes accordées par la Pologne en faveur du chantier naval de Szczecin entre le 1er juillet 2007 et la date de la présente décision en violation de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE n'est compatible avec le marché commun.

Article 2

En ce qui concerne les prêts obtenus de différents organismes publics, décrits aux considérants 187 à 201, la Pologne récupère un montant d'aide égal, pour la période comprise entre l'octroi du prêt et son remboursement, à la différence entre le taux d'intérêt effectivement payé par le chantier naval de Szczecin et le taux d'intérêt que le bénéficiaire aurait dû payer s'il avait obtenu le prêt aux conditions du marché. En outre, si à la date d'adoption de la présente décision, un prêt n'a pas encore été remboursé, il doit l'être sans délai.

Article 3

En ce qui concerne les garanties sur les acomptes accordées par l'organisme public de crédit à l'exportation (KUKE), décrites aux considérants 187 à 201, la Pologne récupère un montant d'aide égal, pour la période comprise entre l'octroi de la garantie et son expiration, à la différence entre la prime acquittée par le bénéficiaire et la prime que celui-ci aurait dû acquitter s'il avait obtenu la garantie aux conditions du marché. Par ailleurs, il est mis fin sans délai à toute garantie qui serait encore en vigueur à la date de publication de la présente décision.

Article 4

L'article 3 s'applique mutatis mutandis aussi aux garanties sur les acomptes accordées par la Pologne en faveur du chantier naval de Szczecin en violation de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE entre le 1er juillet 2007 et la date de publication de la présente décision.

Article 5

En ce qui concerne les créances non encore recouvrées par des organismes publics, décrites aux considérants 187 à 201, la Pologne récupère un montant d'aide égal, pour la période comprise entre l'octroi de l'aide et son remboursement, à la différence entre le taux d'intérêt effectivement payé par le chantier naval de Szczecin et le taux d'intérêt que le bénéficiaire aurait dû payer pour obtenir un report de remboursement de ces dettes s'il les avait contractées auprès d'un créancier privé. Par ailleurs, toute créance publique non encore exécutée doit être remboursée sans délai.

Article 6

En ce qui concerne les injections de capital effectuées par différents organismes publics, décrites aux considérants 187 à 201, la Pologne récupère un montant d'aide égal à la somme totale des capitaux injectés.

Article 7

1. La Pologne récupère l'aide auprès du bénéficiaire ainsi qu'il est arrêté aux articles 2 à 6. Le remboursement de l'aide s'effectue selon les modalités exposées aux considérants 334 à 347.

2. L'aide à récupérer comprend des intérêts qui courent sur toute la période comprise entre la date à laquelle l'aide a été mise à la disposition du chantier naval de Szczecin et celle à laquelle elle a effectivement été récupérée.

3. Les intérêts sont calculés sur une base composée conformément aux dispositions du chapitre V du règlement (CE) no 794/2004 de la Commission [1] et du règlement (CE) no 271/2008 de la Commission [2] modifiant le règlement (CE) no 794/2004.

4. La Pologne annule tous les versements non encore réalisés de l'aide visée à l'article 1er, avec effet à compter de la date de notification de la présente décision.

[1] JO L 140 du 30.4.2004, p. 1.
[2] JO L 82 du 25.3.2008, p. 1.

Article 8

1. La récupération de l'aide visée à l'article 1er est immédiate et effective.

2. La Pologne s'engage à exécuter la présente décision dans un délai de sept mois à compter de la date de sa notification.

Article 9

1. Dans un délai de deux mois à compter de la date de notification de la présente décision, la Pologne transmet à la Commission les informations suivantes:

a) le montant total (principal et intérêts) à récupérer auprès du bénéficiaire;

b) la description précise des mesures déjà prises et des mesures envisagées pour mettre en œuvre la présente décision;

c) les documents confirmant qu'il a été ordonné au bénéficiaire de rembourser l'aide;

d) les documents confirmant qu'il a été mis fin à tous les accords de garantie sur les acomptes encore en vigueur.

2. La Pologne tient la Commission informée des autres mesures nationales prises pour mettre en œuvre la présente décision, jusqu'à la récupération totale de l'aide visée à l'article 1er.

Sur demande de la Commission, la Pologne présente sans délai des informations sur les mesures déjà prises et sur les mesures envisagées pour mettre en œuvre la présente décision.

La Pologne fournit également des informations détaillées sur le montant d'aide ou d'intérêts déjà récupéré auprès du bénéficiaire.

La République de Pologne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 6 novembre 2008.

Par la Commission

Neelie KROES

Membre de la Commission

ANNEXE

INFORMATION CONCERNANT L'EXÉCUTION DE LA PRÉSENTE DÉCISION

1. **Calcul du montant à récupérer**

1.1. Veuillez indiquer ci-dessous les informations suivantes sur le montant des aides illégales mises à la disposition du bénéficiaire:

Date(s) (*)	Montant de l'aide (**)	Devise

(*) Date(s) à laquelle l'aide (ou des tranches de l'aide) a été mise à la disposition du bénéficiaire.
(**) Montant d'aide mis à la disposition du bénéficiaire (en équivalent-subvention brut).

Commentaire:

1.2. Veuillez expliquer en détail de quelle façon les intérêts sur le montant de l'aide à récupérer seront calculés.

2. **Mesures envisagées et déjà mises en œuvre pour récupérer l'aide**

2.1. Veuillez indiquer en détail quelles mesures sont prévues et quelles mesures ont déjà été prises afin d'obtenir un remboursement immédiat et effectif de l'aide. S'il y a lieu, veuillez également indiquer la base juridique des mesures prévues/déjà prises.

2.2. Veuillez indiquer la date d'achèvement de la procédure de récupération.

3. **Aide déjà récupérée**

3.1. Veuillez indiquer en détail les montants d'aide qui ont déjà été récupérés auprès du bénéficiaire:

Date(s) (*)	Montant de l'aide	Devise

(*) Date(s) à laquelle l'aide a été remboursée.

3.2. Veuillez joindre les pièces justificatives du remboursement des montants d'aides indiqués dans le tableau du point 3.1.