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 17/05 (ex N 194/05 et PL 34/04) accordée par la Pologne au Chantier naval de Gdynia

[notifiée sous le numéro C(2008) 6771]

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

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

(2010/47/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant de 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:

I. PROCÉDURE

(1) Le 29 avril 2004, 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 une aide à la restructuration en faveur de l'entreprise Stocznia Gdynia S.A. (société par actions, ci-après dénommée «chantier naval de Gdynia»). L'affaire a été enregistrée sous le numéro PL 34/2004.

(2) Par lettre du 19 mai 2004, la Commission a demandé à la Pologne de lui faire parvenir certains documents manquants. Ces documents lui ont été transmis le 16 juin 2004. La Commission a demandé des renseignements complémentaires par lettres du 30 juillet 2008, du 8 octobre 2004, du 23 novembre 2004 et du 4 mars 2005, auxquelles la Pologne a répondu par lettres du 3 septembre 2004 (enregistrée le 7 septembre 2004), du 10 novembre 2004 (enregistrée le 15 novembre 2004), du 17 février 2005 (enregistrée le 21 février 2005), du 30 mars 2005 (enregistrée le 1er avril 2005) et du 18 avril 2005 (enregistrée le 20 avril 2005). Par lettre du 22 avril 2005, enregistrée le jour même, la Pologne a accepté que la Commission traite sa notification du 29 avril 2004 relative à l'affaire nº PL 34/2004 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 nº 194/2004.

(3) Le 1er juin 2005, la Commission a décidé d'ouvrir la procédure formelle d'examen; cette décision a été publiée au *Journal officiel* [2] et la Commission a invité la Pologne et les intéressés à lui présenter leurs observations.

(4) Après avoir obtenu une prorogation du délai pour ce faire (lettre du 9 août 2005), la Pologne a communiqué ses observations par lettre du 2 septembre 2005 (enregistrée le 5 septembre 2005). Avec sa réponse, la Pologne a transmis à la Commission un «plan de restructuration du chantier naval de Gdynia» révisé, daté du 4 mars 2004 (ci-après «plan de restructuration de 2004»).

(5) Des observations supplémentaires ont été communiquées le 3 novembre 2005 (lettre enregistrée le 7 novembre 2005).

(6) Le chantier naval de Gdynia a transmis ses observations par lettre du 10 octobre 2005 (enregistrée le 14 octobre 2005). Des observations ont également été reçues de l'entreprise Ray Car Carriers (lettre du 7 octobre 2005, enregistrée le 10 octobre 2005), de la représentation permanente du Danemark auprès de l'UE (lettre du 7 octobre 2005, enregistrée le 11 octobre 2005), de la fédération danoise de la construction navale Danish Maritime (lettre du 7 octobre 2005, enregistrée le jour même), du syndicat Solidarność (lettre du 7 octobre 2005, enregistrée le 10 octobre 2005) et de l'Union des employeurs de l'industrie maritime polonaise «Forum Okrętowe» (lettre du 10 octobre 2005, enregistrée le 11 octobre 2005).

(7) La Commission a transmis ces observations à la Pologne par lettres du 26 octobre 2005 et du 12 décembre 2005 [3]. La Pologne a répondu aux observations formulées par le chantier naval de Gdynia par lettre du 16 janvier 2006 (enregistrée le 18 janvier 2006). Elle n'a en revanche apporté aucun commentaire aux observations formulées par des tiers.

[1] JO C 220 du 8.9.2005, p. 7.

[2] JO C 220 du 8.9.2005, p. 7.

[3] Par lettre du 17 novembre 2005 (enregistrée le 18 novembre 2005), les autorités polonaises ont demandé la traduction en polonais de certains passages des lettres adressées à la Commission par des tiers en langue anglaise. La Commission a fourni ces traductions par lettre du 12 décembre 2005.

(8) La Commission a demandé à un consultant externe d'évaluer le plan de restructuration de 2004. Ce consultant a remis son rapport à la Commission en décembre 2005.

(9) Par lettre du 13 janvier 2006, la Commission a demandé à la Pologne de lui communiquer des informations actualisées sur les modifications les plus récentes apportées à sa stratégie de restructuration du chantier naval de Gdynia. La Pologne a répondu par lettre du 20 février 2006 (enregistrée le 21 février 2006) et le 22 février, les services de la Commission, les autorités polonaises et les représentants du chantier naval se sont rencontrés. La Pologne a déclaré que le plan de restructuration de 2004 était devenu caduc et qu'elle avait adopté une nouvelle stratégie de restructuration pour le groupe Chantiers navals de Gdynia, prévoyant de séparer du groupe le chantier naval de Gdansk et de privatiser (partiellement) le chantier naval de Gdynia. La Pologne a aussi annoncé qu'un plan de restructuration révisé serait présenté à la Commission avant le 30 juin 2006 et que le processus de privatisation du chantier naval de Gdynia serait lancé sous peu.

(10) À la suite de cette réunion, la Commission a adressé à la Pologne, le 8 mars 2006, une lettre à laquelle la Pologne a répondu par lettre du 13 mars 2006 (enregistrée le jour même) contenant le calendrier de la privatisation. Des informations supplémentaires sur le processus de privatisation ont été communiquées par la Pologne par lettre du 29 mars 2006 (enregistrée le 30 mars 2006). La Commission a demandé des renseignements complémentaires par lettre du 30 mars 2006, à laquelle la Pologne a répondu par lettre du 19 avril 2006 (enregistrée le 20 avril 2006).

(11) Par lettre du 6 avril 2006 (enregistrée le 10 avril 2006), la Pologne a transmis un premier projet de document intitulé «Stratégie pour le secteur de la construction navale (chantiers maritimes) en Pologne en 2006-2010». La Commission a transmis ses observations par lettre du 12 avril 2006. Le 31 août 2006, ce document a été définitivement confirmé par le Conseil des ministres polonais, avant d'être transmis à la Commission par lettre du 1er septembre 2006 (enregistrée le jour même).

(12) Par courriel du 15 mai 2006, le chantier naval de Gdynia a transmis à la Commission un document daté de mai 2006 intitulé «Note d'information sur le chantier naval de Gdynia», mis à la disposition d'investisseurs potentiels depuis le 10 mai 2006.

(13) Dans sa lettre du 26 mai 2006 (enregistrée le 30 mai 2006), la Pologne a présenté de nouvelles informations sur le processus de privatisation en cours, notamment la liste des sociétés auxquelles la Pologne avait proposé, par l'intermédiaire de son consultant en privatisation, de participer à la nouvelle augmentation de capital approuvée par l'assemblée générale du chantier naval de Gdynia du 19 avril 2006. Par lettre du 13 juillet 2006 (enregistrée le 17 juillet 2006), la Pologne a transmis de nouvelles informations sur le processus de privatisation en cours, en indiquant à la Commission que deux sociétés avaient présenté des offres préliminaires de participation à l'augmentation de capital et en fournissant une analyse comparative de ces offres, réalisée par le consultant en privatisation.

(14) Le 9 juin 2006, le chantier naval de Gdynia a transmis à la Commission un premier projet de modification du plan de restructuration. Le 13 juin 2006, des représentants de la Commission se sont rendus au chantier naval et ont formulé des observations préliminaires relatives au plan de restructuration modifié. Le consultant externe a transmis ses observations à la Commission dans son rapport de juillet 2006. Enfin, la Commission a transmis ses observations sur les lacunes du projet de modification du plan de restructuration par lettre du 17 juillet 2006.

(15) Les services de la Commission et les autorités polonaises ont pris part à plusieurs réunions consacrées au processus de privatisation et l'élaboration du plan de restructuration modifié, qui se sont tenues à Bruxelles le 31 janvier 2006, le 22 février 2006 et le 10 mai 2006 et au siège du chantier naval de Gdynia le 13 juin 2006.

(16) La Pologne a répondu à la lettre de la Commission du 17 juillet 2006 par une lettre du 31 août 2006 (enregistrée le 1er septembre 2006).

(17) Elle a annoncé une modification du plan de restructuration, nouvellement intitulé «plan de restructuration du chantier naval de Gdynia» et daté du 3 septembre 2006 (ci-après «plan de restructuration de 2006»), ainsi que l'octroi d'une nouvelle aide d'État au chantier naval depuis que la Commission avait décidé d'ouvrir la procédure formelle d'examen.

(18) Par lettre du 12 septembre 2006 (enregistrée le 3 septembre 2006), la Pologne a transmis de nouvelles informations sur le processus de restructuration du groupe Chantiers navals de Gdynia, annonçant notamment que le capital du chantier naval de Gdansk avait été séparé de celui du groupe.

(19) D'autres informations sur le processus de privatisation du chantier naval de Gdynia ont été communiquées par lettre du 26 septembre 2006 (enregistrée le 27 septembre 2006).

(20) La Pologne a annoncé l'octroi d'une nouvelle aide d'État au chantier naval de Gdynia le 21 novembre 2006 (lettre enregistrée le 27 novembre 2006).

(21) Le 7 décembre 2006, M[me] Neelie Kroes, commissaire chargée de la concurrence, a rencontré M. Piotr Wozniak, ministre polonais de l'économie, qui l'a informée que la Pologne était déterminée à relancer le processus de privatisation du chantier naval de Gdynia, au moyen d'une procédure ouverte et transparente qui devait 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 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.

(22) Le 19 décembre 2006, les services de la Commission accompagnés du consultant externe ont visité 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 de la Commission a remis son rapport sur l'évaluation des capacités de production du chantier.

(23) En réponse à la lettre du 27 décembre 2006, la Commission a demandé à la Pologne, par lettre du 29 décembre 2006, que des propositions de mesures compensatoires à imposer au chantier naval de Gdynia lui soient présentées avant fin février 2007.

(24) Par lettre du 28 février 2007 (enregistrée le jour même), la Pologne a fourni certains éclaircissements sur le processus de privatisation du chantier naval de Gdynia et a transmis une proposition de mesures compensatoires.

(25) Sur cette base, les services de la Commission, les autorités polonaises et les représentants du chantier naval 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 du processus de privatisation a aussi été évoqué. La Commission et les autorités polonaises ont convenu que la Commission s'adresserait directement au chantier naval de Gdynia pour discuter des aspects techniques, afin de recueillir toutes les informations qui lui seraient nécessaires pour l'appréciation des mesures compensatoires proposées par la Pologne. Le chantier naval de Gdynia a transmis une première série d'informations sur ses capacités de production par courriel le 12 mars 2007 (enregistré le 27 avril 2007).

(26) La Commission a demandé des renseignements complémentaires sur les mesures compensatoires par lettres du 29 mars 2007, du 27 avril 2007 et du 25 mai 2007, auxquelles le chantier naval de Gdynia a répondu respectivement par lettres du 20 avril 2007 (enregistrée le 23 avril 2007), du 9 mai 2007 (enregistrée le 10 mai 2007) et du 30 mai 2007 (enregistrée le 31 mai 2007). Le chantier naval de Gdynia a transmis des informations complémentaires lors d'une réunion avec les services de la Commission le 6 juin 2006, puis par lettre du 18 juin 2007 (enregistrée le 21 juin 2007). Le 20 juin 2007, la Commission a posé plusieurs nouvelles questions par courriel; le chantier naval de Gdynia y a répondu par lettre du 25 juin 2007 (enregistrée le jour même).

(27) Par lettre du 31 juillet 2007, les services de la Commission ont informé la Pologne que leur analyse préliminaire concluait que les mesures compensatoires que la Pologne proposait d'appliquer au chantier naval de Gdynia semblaient acceptables à certaines conditions. En réponse, par lettre du 24 août 2007 (enregistrée le 27 août 2007), la Pologne a formulé certaines observations concernant les conditions de mise en œuvre d'une mesure compensatoire par le chantier naval de Gdynia. Finalement, la Commission a clos la question des mesures compensatoires par lettre du 3 octobre 2007.

(28) Au cours d'une conversation téléphonique qui s'est déroulée le 24 mai 2007, les autorités polonaises ont informé la Commission que la Pologne entendait relancer le processus de privatisation du chantier naval de Gdynia au moyen d'un appel d'offres public. Par lettre du 29 mai 2007, la Commission a demandé des informations complètes sur les dernières modifications intervenues dans le processus de privatisation, demande réitérée par lettre du 6 juin 2007. La Pologne a répondu par lettre du 22 juin 2007 (enregistrée le 25 juin 2007), puis a complété sa réponse (à la suite d'une nouvelle demande de renseignements complémentaires le 28 juin 2008) par lettre du 11 juillet 2007 (enregistrée le jour même). Dans cette même lettre, la Pologne a également transmis à la Commission un document intitulé «Note d'information sur le chantier naval de Gdynia», daté du 4 juillet 2007 (ci-après «note d'information»). Dans sa lettre du 31 juillet 2007, la Commission a souligné qu'il n'était pas possible de retarder davantage le processus de privatisation.

(29) La Commission a formulé des observations sur la note d'information par lettre du 30 juillet 2007, à laquelle la Pologne a répondu par lettre du 21 août 2007 (enregistrée le 27 août 2007). Par lettre du 29 août 2007 (enregistrée le jour même), la Pologne a présenté un projet de document intitulé «Informations complétant la note d'information sur le chantier naval de Gdynia», daté du 29 août 2007, qui devait être joint à la note d'information sur le chantier naval de Gdynia du 4 juillet 2007 (ci-après «annexe à la note d'information»). La Commission a formulé des observations sur cette annexe par lettre du 4 août 2007, à laquelle la Pologne a répondu par lettre du 7 septembre 2007 en joignant à sa réponse une version corrigée de l'annexe à la note d'information. La Commission a transmis ses dernières observations par lettre du 14 avril 2007.

(30) La Pologne a présenté de nouvelles informations concernant l'état d'avancement du processus de privatisation par lettres du 7 septembre 2007 (enregistrée le jour même), du 23 octobre 2007 (enregistrée le 24 octobre 2007) et du 25 octobre 2007 (enregistrée le jour même).

(31) En réponse à une lettre de la Commission du 30 novembre 2007, la Pologne a fourni de nouvelles informations sur le processus de privatisation, par lettres du 13 décembre 2007, du 19 décembre 2007 et du 21 décembre 2007 (enregistrées respectivement le 14 décembre 2007, le 20 décembre 2007 et le 21 décembre 2007). Dans sa dernière lettre, la Pologne informait la Commission qu'elle avait reçu trois offres fermes pour l'achat du chantier naval de Gdynia. Celles-ci ont été transmises à la Commission par lettre du 8 février 2008 (enregistrée le 11 février 2008).

(32) Le 10 janvier 2008, les services de la Commission et les autorités polonaises se sont rencontrés à Bruxelles; les conclusions de cette réunion ont été rappelées par la Commission par lettres du 17 janvier 2008 et du 30 janvier 2008.

(33) Par lettre du 30 janvier 2008, la Pologne a informé la Commission que deux soumissionnaires avaient été invités à négocier avec le Trésor public. Par lettre du 14 février 2008 (enregistrée le 19 février 2008), la Pologne a indiqué que le processus de privatisation du chantier naval de Gdynia s'achèverait d'ici à l'été 2008. La Commission a répondu par lettre du 28 février 2008.

(34) Par lettre du 29 février 2008 (enregistrée le 3 mars 2008), la Pologne a présenté un premier projet de nouveau plan de restructuration, élaboré par un des soumissionnaires, la société Amber Sp. z o.o. Le 20 mars 2008, cette société a bénéficié d'une exclusivité de négociation temporaire et, le 9 avril 2008, elle a transmis par courriel (enregistré le 24 avril 2008) un projet de plan de restructuration actualisé. Des renseignements complémentaires ont été présentés par le soumissionnaire dans un document intitulé «Grandes lignes de la restructuration», transmis lors de la réunion du 10 avril 2008 et enregistré le 18 avril 2008. Les informations préparées par le second soumissionnaire ont été transmises plus tard, par lettre du 7 avril 2008 (enregistrée le 18 avril 2008), après envoi d'un rappel le 18 mars 2008.

(35) La Pologne a transmis des informations sur l'avancée des négociations avec Amber Sp. z o.o., soumissionnaire exclusif, par lettres du 28 mars 2008 (enregistrée le jour même), du 7 avril 2008 (enregistrée le 18 avril 2008), du 23 avril 2008 (enregistrée le jour même) et du 25 avril 2008 (enregistrée le jour même). Une réunion entre les services de la Commission et les représentants du chantier naval de Gdynia, de la société Amber Sp. z o.o. et des autorités polonaises s'est tenue à Varsovie le 10 avril 2008. La Pologne a transmis le compte rendu de cette réunion à la Commission par lettre du 7 mai 2008 (lettre enregistrée le 13 mai 2008).

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

(37) Par lettre du 12 mai 2008 (enregistrée le jour même), la Pologne a informé la Commission que la société Amber Sp. z o.o. s'était retirée du processus de privatisation. Enfin, par lettre du 26 mai 2008 (enregistrée le 27 mai 2008), les autorités polonaises ont informé la Commission que le 15 mai 2008, le ministre du Trésor public avait décidé de mettre un terme au processus de privatisation au moyen d'une procédure d'invitation à négocier adressée aux soumissionnaires dont les offres avaient été acceptées dans la procédure lancée en 2007.

(38) 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 en novembre 2008. À partir du 3 juin 2008, la Pologne a transmis à la Commission un rapport quotidien sur les mesures prises par les différentes parties intéressées dans le cadre du nouveau processus de privatisation. Par lettre du 6 juin 2008 (enregistrée le jour même), la Pologne a présenté à la Commission un document intitulé «Note d'information sur le chantier naval de Gdynia», daté du 2 juin 2008 (ci-après «note d'information de 2008»).

(39) À la demande et en présence des autorités polonaises, les services de la Commission ont rencontré, le 10 juin 2008, les représentants de la société ISD Polska, présentée à la Commission comme un acquéreur potentiel pour le chantier naval de Gdynia. Le 13 juin 2008, la Commission a de nouveau rencontré les autorités polonaises.

(40) Par lettre du 26 juin 2008 (enregistrée le jour même), la Pologne a transmis un projet de plan de restructuration commun aux chantiers navals de Gdynia et de Gdansk, élaboré par ISD Polska (propriétaire du chantier naval de Gdansk), ainsi qu'un projet de plan de restructuration du chantier naval de Gdynia élaboré par la société Polish Shipbuilding Company (ci-après «PSC»).

(41) Par lettre du 4 juillet 2008, la Commission a demandé des explications sur certains points concernant le projet de plan de restructuration élaboré par ISD Polska. Les autorités polonaises ont répondu par lettres des 7 et 8 juillet 2008 (enregistrées le jour même). Le 8 juin 2008, les représentants des autorités polonaises, d'ISD Polska et de la Commission se sont rencontrés.

(42) Par lettre du 14 juillet 2008, la Pologne s'est engagée à transmettre à la Commission un plan de restructuration complet au plus tard le 12 septembre 2008.

(43) 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 en faveur du chantier naval de Gdynia n'était pas compatible avec le marché commun et devait être récupérée. 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 lui devaient transmettre avant le 12 septembre 2008 modifierait radicalement la situation et permettrait de considérer l'aide comme compatible avec le marché commun.

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

(45) Par lettre du 18 juillet (enregistrée le 21 juillet), la Pologne a demandé l'organisation de trois cycles de consultation avec les services de la Commission au sujet du projet de plan de restructuration afin d'en préparer la version finale en tenant compte des observations des services de la Commission. Par lettre du 31 juillet 2008, la Commission a approuvé le calendrier des réunions.

(46) Toutefois, la première réunion officieuse entre les autorités polonaises et les services de la Commission ne s'est tenue que le 21 août 2008. La réunion suivante avec les autorités polonaises et en présence de représentants d'ISD Polska a eu lieu le 2 août 2008. Le 28 août 2008, la Pologne a présenté de manière informelle le projet de plan de restructuration élaboré par ISD Polska et, le 8 septembre 2008, elle en a présenté une version modifiée.

(47) Par lettre du 12 septembre 2008 (enregistrée le jour même), les autorités polonaises ont présenté le plan définitif élaboré par ISD Polska pour la restructuration des chantiers navals de Gdynia et de Gdansk.

(48) Par lettre du 16 septembre 2008 (enregistrée le 17 septembre 2008), la Pologne a présenté un projet d'accord de privatisation entre la société ISD Polska et le ministère polonais du Trésor public.

(49) Le 30 septembre 2008, les autorités polonaises ont rencontré la Commission en présence de représentants d'ISD Polska.

(50) 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.

(51) Par lettre du 14 juin 2007, la Commission a demandé aux autorités polonaises de lui fournir un récapitulatif des mesures financières relevant d'une aide d'État prises en faveur du chantier naval depuis l'adhésion de la Pologne à l'UE le 1er mai 2004. La Pologne a répondu par lettre du 11 juillet 2007 (enregistrée le jour même). Par lettre du 13 novembre 2007, la Commission a demandé des explications complémentaires, que la Pologne a fournies par lettre du 9 janvier 2008 (enregistrée le jour même). La Pologne a informé la Commission de mesures supplémentaires prises en faveur du chantier naval de Gdynia par lettres du 6 décembre 2007 (enregistrée le jour même), du 12 février 2008 (enregistrée le 13 février 2008) et du 6 juin 2008 (enregistrée le jour même).

II. **DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE L'AIDE**

1. *ENTREPRISE*

(52) Le bénéficiaire de l'aide financière est le chantier naval de Gdynia, entreprise implantée dans l'agglomération formée par Gdansk, Gdynia et Sopot (nord de la Pologne).

(53) La Commission considère que, conformément aux principes régissant les aides d'État, les entreprises de cette région sont admissibles au bénéfice d'un soutien par les Fonds structurels au titre de l'objectif «convergence» [4] et par le Fonds de cohésion [5]. Les entreprises de cette région sont potentiellement admissibles, en particulier, au bénéfice d'une aide dans le cadre du Programme opérationnel régional 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 afin de répondre aux besoins en matière de formation professionnelle et de formation tout au long de la vie. Les entreprises de cette région sont aussi admissibles au bénéfice d'un soutien au titre des programmes opérationnels «Économie innovante» et «Ressources humaines», ce dernier ayant été spécialement conçu pour aider les entreprises et le marché du travail à s'adapter aux mutations économiques, notamment aux processus de restructuration.

[4] Article 5, paragraphes 1 et 3, du règlement (CE) nº 1083/2006 du Conseil portant dispositions générales sur le Fonds européen de développement régional, le Fonds social européen et le Fonds de cohésion, et abrogeant le règlement (CE) nº 1260/1999 (JO L 210 du 31.7.2006, p. 25). Annexe de la décision 2006/595/CE de la Commission du 4 août 2006 établissant la liste des régions éligibles à un financement par les Fonds structurels au titre de l'objectif «convergence» pour la période de 2007 à 2013 (JO L 243 du 6.9.2006, p. 44).

[5] Article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 1083/2006. 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).

(54) Le chantier naval de Gdynia est présent dans les secteurs suivants: construction navale, fabrication de coques de navires, construction de ponts métalliques, services dans le domaine de la construction navale et activités connexes.

(55) Les principaux actionnaires du chantier naval de Gdynia ([6]) sont le Trésor public polonais (32 % des actions, 35 % des droits de vote), l'entreprise privée Ray Car Carriers LTD (16 % des actions, 22 % des droits de vote), Korporacja Polskie Stocznie SA (10 % des actions, 6 % des droits de vote), Agencja Rozwoju Przemysłu SA (l'agence de développement industriel, ci-après «l'ARP», 9 % des actions, 13 % des droits de vote) et Stoczniowy Fundusz Inwestycyjny S.A. (7 % des actions, 5 % des droits de vote). Aucun autre actionnaire ne détient de participation supérieure à 4 %.

(56) Le chantier naval de Gdynia est la société mère du groupe Chantiers navals de Gdynia, qui compte 12 filiales. Il y a peu de temps encore, Stocznia Gdansk S.A. (le chantier naval de Gdansk) faisait partie de ces filiales, mais en vertu de l'accord conclu en octobre 2007, le chantier naval de Gdynia a vendu toutes ses actions dans cette entreprise au nouvel actionnaire majoritaire de celle-ci. Néanmoins, entre 1998 et l'automne 2006, le chantier naval de Gdynia a détenu une participation majoritaire dans Stocznia Gdansk S.A. (précédemment dénommée «Stocznia Gdansk – Grupa Stoczni Gdynia»); de ce fait, la restructuration des deux chantiers navals a été menée en parallèle.

(57) Dans le secteur de la construction navale, le chantier naval de Gdynia construit principalement des porte-conteneurs d'une capacité de chargement comprise entre 1 100 et 5 000 EVP et des transbordeurs de véhicules d'une capacité de chargement comprise entre 2 100 et 6 000 véhicules. Le reste de sa production se compose de navires polyvalents, navires-citernes, chimiquiers, vraquiers et méthaniers.

(58) Dans le segment des porte-conteneurs d'une capacité inférieure ou égale à 3 000 EVP, les principaux concurrents sont les chantiers navals allemands Aker Ostsee et Volkswerft Stralsund, ainsi que des chantiers navals coréens et chinois. Dans le segment des transbordeurs de véhicules, le chantier naval construit les plus grands navires au monde (en tonnes de port en lourd, ou tpl) et sa part des commandes mondiales en navires de ce type s'établit à 11 % ([7]). Aucun autre chantier naval de l'UE ne construit de transbordeurs de véhicules de cette taille et le seul concurrent européen sur ce marché est le chantier croate Uljanik. Les autres concurrents sont des chantiers navals coréens et japonais.

(59) Entre 2002 et 2006, le chantier naval de Gdynia a construit 48 navires. En 2004, le volume de son carnet de commandes (mesuré en TBC, tonnage brut compensé) le classait au 13e rang mondial. En 2005, il n'était plus que vingt et unième, mais il restait le plus grand chantier naval européen.

([6]) Situation au 31 mars 2007. *Source*: note d'information du 4 juillet 2007.

([7]) *Source:* note d'information du 4 juillet 2007.

(60) Son carnet de commandes actuel [avril 2008 ([8])] porte sur 16 contrats (12 transbordeurs de véhicules et 4 porte-conteneurs) représentant un volume total de 581 000 TBC, à livrer en 2008 et 2009.

(61) Les principales installations de production du chantier naval de Gdynia sont deux cales sèches, SD I et SD II.

(62) En août 2007, le chantier naval de Gdynia employait 4 611 travailleurs ([9]) (dont 68 % directement impliqués dans le processus de production), soit 26 % de moins qu'en décembre 2004, lorsque le chantier employait 6 249 travailleurs ([10]).

(63) Le groupe Chantiers navals de Gdynia a commencé à rencontrer des difficultés en 2002. Le plan de restructuration de 2004 indique que la situation financière précaire du chantier naval résulte de facteurs externes, au nombre desquels la concurrence asiatique, l'appréciation du zloty par rapport au dollar, l'augmentation des prix de l'acier, un accès au financement des navires rendu plus difficile après la faillite de Stocznia Szczecin Port Holding S.A., et l'effondrement d'un portique de manutention au cours d'un violent orage en 1999. D'autres facteurs d'ordre plus interne sont aussi évoqués. Dans ses efforts pour remplir son carnet de commandes, notamment après l'augmentation des capacités de production résultant de l'acquisition du chantier naval de Gdansk en 1998, le chantier naval de Gdynia a fait plusieurs choix de gestion qui se sont révélés problématiques. Des risques ont été pris tant au niveau de la conception des navires que sur le plan technologique, financier et commercial (produits nouveaux, prototypes, construction non rentable de navires nouveaux pour le chantier: cargos, chimiquiers, navires rouliers, méthaniers, vraquiers, navires de charge). De même, le rythme auquel les coûts de production ont été réduits n'a pas été satisfaisant.

(64) Ces difficultés ont perduré durant tout le processus de privatisation. Le plan de restructuration de 2006 indique que ces difficultés persistantes ont pour origine l'appréciation du zloty par rapport au dollar et une augmentation des prix de l'acier sans précédent, qui n'ont pas été répercutées dans les contrats conclus par le chantier. Il incrimine également le manque de ressources pour financer une série d'opérations de restructuration d'envergure.

(65) Les difficultés financières du groupe ont entraîné des retards dans le paiement de factures à l'égard d'organismes publics ou de sociétés privées et dans le versement des salaires, des pénuries de matières premières, un ralentissement de la production, une augmentation des coûts (main-d'œuvre, pénalités) ainsi qu'un retard dans l'exécution des contrats.

(66) La situation financière du chantier naval de Gdynia n'a fait que se détériorer.

([8]) *Source:* Hypothèses de prévisions financières pour Stocznia Gdynia SA, réalisées par la société Amber dans le contexte de la vérification préalable («due diligence») et transmises à la Commission le 9 avril 2008 (enregistrées le jour même).

([9]) *Source:* plan d'entreprise du chantier naval de Gdynia pour les années 2008-2012, élaboré par la société Amber en décembre 2007 et transmis à la Commission le 29 février 2008 (enregistré le 3 mars 2008).

([10]) *Ibidem.*

Tableau 1

Activité opérationnelle du chantier naval de Gdynia

(en millions de PLN)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Chiffre d'affaires	1 724	891	1 327	1 599	1 259	1 040
Résultat	– 477	– 190	– 77	– 114	– 292	– 311
Fonds propres			– 288	– 285	– 576	– 928

Sources: plan de restructuration de 2006 et note d'information.

(67) Par ailleurs, le chantier naval prévoit encore des pertes considérables en 2008 et 2009 en liaison avec l'exécution des commandes en cours ([11]).

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

(68) La Commission a constaté, dans sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, que certaines des mesures notifiées conformément à la procédure prévue au point 3 de l'annexe IV du traité d'adhésion constituaient une aide nouvelle, car soit elles avaient été accordées après l'adhésion de la Pologne à l'UE (1er mai 2004) soit elles n'avaient pas encore été accordées à la date d'adoption de ladite décision. La Commission a énuméré ces mesures au point B de l'annexe I de sa décision.

(69) La Commission a aussi établi que certaines mesures énumérées au point A de l'annexe I de la décision avaient été accordées au chantier naval de Gdynia 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; de ce fait, elles n'ont pas été examinées dans le cadre de la procédure prévue par l'article 88, paragraphe 2, du traité CE. Ces mesures ne sont donc pas couvertes par la présente décision. Néanmoins, il importe d'en tenir compte dans l'évaluation de la compatibilité des mesures accordées après l'adhésion avec le marché commun.

(70) 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 ce sens.

(71) En ce qui concerne la restructuration des dettes à l'égard d'organismes publics conformément à la procédure dite du chapitre 5a, prévue par la loi du 30 octobre 2002 relative aux aides d'État en faveur des entreprises revêtant une importance significative pour le marché du travail, telle que modifiée ([12]), la Commission a affirmé que la décision juridiquement contraignante pour une telle restructuration est la «décision de restructuration» prise par le président de l'ARP, l'agence gouvernementale chargée de gérer les procédures menées sur la base du chapitre 5a. En l'espèce toutefois, aucune décision de ce type n'avait été prise avant l'adhésion ([13]). La décision du président de l'ARP du 19 avril 2004 confirmant le plan de restructuration de 2004 ne remplissait pas les exigences de procédure et de fond qui auraient permis de la considérer comme une décision de restructuration.

(72) En ce qui concerne les intérêts échus sur les dettes à l'égard d'organismes publics, la Commission a accepté les explications de la Pologne, qui indique qu'en raison de leur caractère auxiliaire, ces intérêts seront automatiquement annulés en même temps que le principal, sans qu'il soit nécessaire de publier une décision spécifique.

(73) En ce qui concerne une série de mesures telles que des garanties sur la production, une injection de capital, l'émission d'obligations et la conversion de créances en actions, identifiées en tant que mesures 28 à 34 au point B de l'annexe I de la décision, la Commission n'a trouvé aucun élément de preuve attestant l'existence d'actes juridiquement contraignants les concernant. La Commission a en particulier répondu à l'argument principal avancé par la partie polonaise, à savoir que ces mesures figurent dans le plan de restructuration du chantier naval de Gdynia de 2004 qui a été confirmé par le conseil d'administration du chantier, et qu'en approuvant ce plan, les représentants du Trésor public ont engagé les autorités compétentes à mettre ces mesures en œuvre.

([11]) Ainsi qu'il est décrit plus loin, le plan de privatisation commun élaboré par ISD Polska prévoit pour 2008 des pertes estimées à 280 millions de PLN.

([12]) La base juridique est décrite en détail dans la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, point 3.2.

([13]) La Commission a appris, dans les observations formulées par le chantier naval de Gdynia en réponse à la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, que la décision de restructuration avait en fait été prise le 4 janvier 2005.

(74) La Commission estime en particulier qu'en l'absence d'action en ce sens de la part des actionnaires, le conseil d'administration n'avait pas compétence pour prendre une décision ayant des répercussions financières pour les actionnaires. Elle considère également que, même en supposant que le conseil d'administration ait été habilité à prendre de telles décisions au nom et pour le compte des actionnaires, on peut se demander si cette décision constitue une obligation positive pour le Trésor public d'octroyer une aide d'État, dans la mesure où il n'est normalement pas possible d'assimiler des mesures prises par l'État agissant en tant qu'acteur du marché à des mesures prises par l'État pour réaliser divers objectifs d'intérêt public.

(75) En ce qui concerne la mesure 32 de la partie B de l'annexe I de la décision (recapitalisation de 40 millions de PLN), la Commission doutait que l'engagement pris par le Trésor public d'augmenter le capital avant l'adhésion de la Pologne à l'UE soit un acte juridique valable, dans la mesure où l'exigence d'enregistrement de toute augmentation de capital d'une entreprise par la juridiction compétente dans les 6 mois n'avait pas été respectée.

(76) Ayant constaté qu'une série de mesures en faveur du chantier naval de Gdynia constituaient une aide nouvelle, la Commission a fait part de ses doutes quant au respect des conditions permettant l'octroi de cette aide en tant qu'aide à la restructuration.

3. *OBSERVATIONS FORMULÉES PAR DES TIERS*

a) ***Observations formulées par le chantier naval de Gdynia***

(77) Le bénéficiaire a présenté deux types d'arguments: des arguments concernant la compétence de la Commission à statuer sur les mesures énumérées dans la partie B de l'annexe I de la décision et des arguments concernant les doutes de la Commission sur la compatibilité de l'aide avec le marché commun (dans le cas où elle serait reconnue comme une aide nouvelle).

(78) En ce qui concerne la restructuration des dettes à l'égard d'organismes publics conformément à la procédure du chapitre 5a, le bénéficiaire a avancé que le fait d'accorder l'aide constituait en réalité la décision de restructuration du président de l'ARP. Il a cependant maintenu (comme la Pologne au cours de la première phase de la procédure formelle d'examen menée par la Commission) que la décision pertinente avait été prise par le président de l'ARP le 19 avril 2004, c'est-à-dire avant l'adhésion de la Pologne à l'UE.

(79) Le bénéficiaire a affirmé que c'était l'accord de tous les créanciers publics en faveur d'une restructuration conformément à la procédure du chapitre 5a qui constituait l'octroi de l'aide, et que celui-ci était intervenu avant l'adhésion de la Pologne à l'UE ([14]).

([14]) Pour de plus amples informations, voir le point 67 de la décision de la Commission d'ouvrir la procédure formelle d'examen.

(80) En ce qui concerne les intérêts échus sur les dettes à l'égard d'organismes publics soumises à restructuration conformément à la procédure du chapitre 5a, le bénéficiaire a affirmé (contrairement à la position présentée par la Pologne au cours de la première phase de la procédure formelle d'examen menée par la Pologne), qu'après le 30 juin 2003, aucun intérêt de retard n'avait été perçu.

(81) En ce qui concerne la mesure 32 (recapitalisation), le bénéficiaire a affirmé que le montant précis de l'engagement de l'État était connu avant l'adhésion de la Pologne à l'UE, et donc que cette aide devait être considérée comme ayant été accordée avant l'adhésion.

(82) Le bénéficiaire a aussi formulé des observations sur d'autres éléments de la décision. Il a affirmé, en particulier, que les garanties sur la production que l'organisme public de crédit à l'exportation (KUKE) avait accordées au chantier naval ne constituaient pas une aide d'État. Le bénéficiaire considère que le système de garantie du KUKE est un système autofinancé dans lequel – à long terme – les primes perçues dépassent le risque couvert et les montants effectivement versés. Il a par ailleurs décrit les conditions auxquelles le KUKE octroie ces garanties (primes et type de sûretés exigées).

(83) En ce qui concerne l'obligation de limiter l'aide au minimum nécessaire, le bénéficiaire a affirmé que le montant total de l'aide a été limité au strict minimum et que l'octroi d'une aide plus importante serait justifié, si cette aide était accessible. En outre, le bénéficiaire a suggéré que même si la Commission appliquait une définition étroite des coûts de restructuration (en en excluant les coûts d'exploitation du chantier naval), la part de financement de ces coûts sur des ressources exemptes d'aide d'État serait de l'ordre de 30 %, un niveau compatible avec les lignes directrices concernant les aides à la restructuration de 1999 ([15]).

(84) Le bénéficiaire a également maintenu que l'aide d'État au chantier naval de Gdynia ne faussait pas la concurrence en Europe, affirmant que la menace réelle pour les chantiers navals européens venait de la concurrence exercée par les chantiers des pays d'Extrême-Orient. Le bénéficiaire a reconnu que d'autres chantiers navals européens construisaient aussi des porte-conteneurs, principalement en Allemagne, mais il a fait valoir que les porte-conteneurs construits en Allemagne étaient différents du point de vue de leur conception et de leurs caractéristiques techniques. Le bénéficiaire a assuré qu'aucun autre chantier naval de l'UE ne construisait de transbordeurs de véhicules, segment du marché sur lequel le chantier naval de Gdynia n'avait donc aucun concurrent dans l'UE.

([15]) Le bénéficiaire affirme que s'appliquent les lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté de 1999 (JO C 288 du 9.10.1999, p. 2).

(85) Le bénéficiaire a aussi indiqué que sa restructuration serait définitivement achevée d'ici à la fin de 2007.

b) ***Observations formulées par d'autres parties concernées***

(86) Le Danemark et l'organisation Danish Maritime ont soutenu la Commission dans ses efforts visant à s'assurer que l'aide d'État était accordée dans le respect des dispositions en vigueur. Ils ont souligné qu'en raison d'une concurrence rude sur le marché mondial de la construction navale, une partie des chantiers navals danois avait fermé ou voyait se profiler le spectre de la faillite sans bénéficier de la moindre aide d'État. Ils ont aussi confirmé que la gamme de produits proposée par les chantiers navals danois était proche de celle des chantiers polonais et que toute forme de concurrence déloyale pourrait avoir des répercussions négatives sur les chantiers danois. Le Danemark a aussi demandé à la Commission qu'elle impose au chantier naval de Gdynia de réduire ses capacités de production afin que l'aide d'État ne contribue pas à augmenter encore l'excédent de capacités de production au niveau mondial.

(87) La société Ray Car Carriers, principal client du chantier naval de Gdynia et, simultanément, actionnaire minoritaire de l'entreprise, a souligné l'importance du chantier naval pour son activité, compte tenu des contrats qui lient les deux entreprises. Ray Car Carriers s'est dit convaincue que, grâce à ses travailleurs et à ses cadres hautement qualifiés, le chantier pouvait devenir un des meilleurs en Europe, pour autant qu'il soit restructuré et bénéficie d'une aide d'État à cet effet.

(88) Le syndicat Solidarność a indiqué que la situation du chantier naval se détériorait, faisant valoir la nécessité d'une restructuration urgente. Il a décrit certaines des mesures de restructuration déjà prises par le chantier naval et s'est dit convaincu que, grâce à la technologie et aux travailleurs dont il dispose, le chantier pouvait rejoindre le groupe des chantiers rentables en Europe. L'aide de l'État était donc nécessaire pour mettre en œuvre le plan de restructuration.

(89) L'Union des employeurs de l'industrie maritime «Forum Okrętowe» a expliqué les causes des difficultés du chantier naval et s'est exprimée en faveur du processus de restructuration et de l'octroi de l'aide d'État nécessaire.

c) ***Observations formulées par la Pologne***

(90) La Pologne, comme le bénéficiaire, a présenté des observations en réponse à la décision portant aussi bien sur les compétences de la Commission que sur la compatibilité de l'aide.

(91) En ce qui concerne la restructuration des dettes à l'égard d'organismes publics conformément à la procédure du chapitre 5a, la Pologne n'a présenté aucun autre argument. Cependant, en réponse aux observations du bénéficiaire, elle a contesté l'interprétation que celui-ci faisait de la législation polonaise.

(92) S'agissant des mesures 28 à 34 énumérées dans la partie B de l'annexe I de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, la Pologne n'a pas soutenu les conclusions de la Commission. Elle a en revanche présenté un nouvel argument, assurant que les déclarations des représentants de différentes autorités publiques au sein de l'équipe chargée de l'industrie de la construction navale concernant l'intention d'étendre les mesures devaient être considérées comme des promesses administratives. Ces déclarations avaient été faites avant l'adhésion de la Pologne à l'UE.

(93) En ce qui concerne la mesure 32 (recapitalisation), la Pologne a affirmé que, si le Trésor public avait participé à l'assemblée des actionnaires en tant que propriétaire du chantier naval de Gdynia, cette action ne pouvait pas être dissociée de celles qu'il accomplit en tant qu'organe chargé de l'octroi de l'aide d'État.

(94) Simultanément, la Pologne reconnaît que, si les actions liées à la recapitalisation relèvent du domaine de la propriété (*dominium*) et sont soumises aux dispositions de droit civil, en cas d'augmentation du capital social d'entreprises par le Ministre (Trésor public), celui-ci est tenu de respecter des dispositions supplémentaires de droit public, qui ne s'appliquent pas aux acteurs du marché ordinaires (*imperium*).

(95) Ensuite, la Pologne a expliqué que la règle des 6 mois (délai pour enregistrer les souscriptions d'actions auprès d'une juridiction) était une exigence purement formelle qui n'avait aucune influence sur la définition du moment auquel naissait l'obligation, pour l'actionnaire, de souscrire une action. La Pologne maintenait que cette obligation était née en 2004, avant l'adhésion de la Pologne à l'UE, et que sa réalisation «exigeait uniquement l'adoption d'une nouvelle résolution relative à l'augmentation du capital du chantier naval, ce qui a été fait le 4 mars 2005». La souscription d'actions par le Trésor public est intervenue plus tard (le 23 juin 2005).

(96) Concernant la compatibilité de l'aide nouvelle avec le marché commun, la Pologne a affirmé que le plan de restructuration de 2004 constituait une base économique solide pour le processus de restructuration du chantier. La Pologne a admis que le processus de restructuration était mené avec des moyens financiers limités. La Pologne a ensuite décrit brièvement les mesures de restructuration figurant dans le plan de restructuration de 2004, dans le but de démontrer qu'elles ne se limitaient pas à une restructuration financière. La Pologne a défendu les mesures compensatoires proposées dans le plan de restructuration de 2004, adoptées au niveau du groupe

Chantiers navals de Gdynia. En ce qui concerne l'exigence de limiter l'aide au minimum nécessaire, la Pologne a assuré que l'aide ne serait pas utilisée à d'autres fins que la restructuration et elle a affirmé que l'intensité de l'aide s'élevait à 31 %, exprimée en pourcentage de l'aide dans le total des coûts de restructuration, coûts d'exploitation compris. La Pologne a affirmé qu'il convenait de considérer comme faisant partie de la «contribution propre» la renégociation des prix fixés dans les contrats, de même que le cumul des bénéfices et du solde de liquidités positif qui seront générés par le chantier à l'avenir.

(97) La Pologne a joint une description détaillée du fonctionnement du système de garantie géré par le KUKE et a affirmé que ces garanties ne constituaient pas des aides d'État.

4. *CHRONOLOGIE DES ÉVÉNEMENTS DÉTERMINANTS SURVENUS APRÈS L'ADOPTION PAR LA COMMISSION DE LA DÉCISION D'OUVRIR LA PROCÉDURE FORMELLE D'EXAMEN*

(98) La procédure d'examen menée par la Commission et les événements survenus pendant son déroulement sont exposés brièvement ci-dessous.

(99) En réponse à la décision de la Commission d'ouvrir la procédure formelle d'examen, les autorités polonaises ont présenté, à l'automne 2005, des arguments de deux types: premièrement, en contestant les compétences de la Commission à statuer sur les mesures recensées dans la décision en tant qu'aide nouvelle et, deuxièmement, en affirmant que même si ces mesures constituaient une aide nouvelle, elles seraient compatibles (en tant qu'aide à la restructuration) avec le marché commun. Le chantier naval de Gdynia a réagi de la même manière. Les deux positions sont décrites plus haut.

(100) Pour défendre sa position sur la compatibilité de l'aide, la Pologne a transmis à la Commission le plan de restructuration du chantier naval de Gdynia de 2004, identique à celui sur la base duquel la Commission avait ouvert la procédure formelle d'examen en raison de doutes quant à sa crédibilité et à sa fiabilité. La Commission a cependant examiné avec soin le plan de restructuration de 2004, en demande l'aide d'un consultant externe. Elle a ainsi constaté que ce plan ne remplissait aucune des conditions permettant d'autoriser une aide à la restructuration, arrêtées dans les lignes directrices applicables. À l'occasion de la réunion du 22 février 2006, la Commission a exposé ses principaux doutes aux autorités polonaises. Elle a aussi attiré leur attention sur les lacunes essentielles du plan de restructuration de 2004: faiblesse des investissements et de productivité attendue, coûts de production élevés (principalement les frais généraux) et renforcement insuffisant du capital de base du chantier naval. L'aide accordée au chantier devait être considérée comme une aide au fonctionnement soutenant la restructuration des dettes et la continuité de l'activité du chantier naval.

(101) En décembre 2005, la Commission a appris de sources publiques ([16]) la création de Korporacja Polskie Stocznie (ci-après «KPS»), société de capitaux détenue par l'État, dans le but de réunir les trois principaux chantiers navals polonais (Gdynia, Gdansk et Szczecin) en une seule structure (ci-après «plan de consolidation»). Le rôle principal de KPS consistait à garantir 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).

(102) Simultanément, la Commission a appris par des communiqués de presse le déroulement de pourparlers concernant la vente des chantiers navals de Gdynia et de Gdansk à des investisseurs stratégiques et la séparation des deux entreprises qui, jusqu'alors, opéraient dans le cadre d'un même groupe. Par lettre du 13 janvier 2006, la Commission a demandé des éclaircissements sur la stratégie réelle du gouvernement polonais concernant le chantier naval de Gdynia.

(103) Par lettre du 20 février 2006, la Pologne a répondu en expliquant qu'un plan de consolidation avait en effet été envisagé par le passé, mais qu'il avait été abandonné et qu'une nouvelle stratégie de restructuration de l'industrie de la construction navale polonaise serait adoptée sous peu.

(104) Lors de la réunion du 22 février 2006 et par lettre du 13 mars 2006, les autorités polonaises ont informé la Commission que le plan de restructuration de 2004 était devenu obsolète et qu'il devait être modifié. Elles se sont engagées à communiquer le nouveau plan de restructuration au plus tard en juin 2006. Elles ont aussi présenté les grandes caractéristiques de la nouvelle stratégie de restructuration de l'industrie de la construction navale polonaise. Premièrement, le chantier naval de Gdansk devait être séparé le plus rapidement possible du groupe Chantiers navals de Gdynia. Deuxièmement, le gouvernement devait permettre l'injection de capitaux privés dans les chantiers navals de Gdansk et de Gdynia, avec pour objectif à long terme la privatisation complète des deux chantiers.

(105) Le 19 avril 2006, l'assemblée générale des actionnaires du chantier naval de Gdynia a décidé d'une augmentation du capital de l'entreprise de 300 millions de PLN. La direction a été chargée de trouver des investisseurs intéressés par la souscription d'actions dans le cadre de cette augmentation de capital. La note d'information de mai 2006 a donc été mise à la disposition d'investisseurs potentiels le 10 mai 2006 et le consultant en privatisation du chantier naval de Gdynia s'est adressé directement à 80 investisseurs potentiels. Le chantier naval de

([16]) Comptes rendus des réunions du Conseil des ministres du 25 janvier 2005 et du 5 décembre 2005, publiés sur Internet.

Gdynia a reçu deux offres préliminaires de souscription d'actions: l'une du producteur d'acier ukrainien Donbas, l'autre du principal client du chantier naval, l'entreprise Ray Car Carriers. Finalement, les deux sociétés ont déposé, le 28 août 2006, des offres fermes, subordonnées néanmoins au remboursement et à l'annulation des dettes par le vendeur, c'est-à-dire l'État. Conformément au calendrier présenté par la Pologne (lettre du 26 septembre 2006), les négociations avec les deux soumissionnaires devaient s'achever fin octobre 2006 et la souscription des nouvelles actions devait avoir lieu avant le 15 décembre 2006.

(106) La Commission a reçu le premier projet du plan de restructuration de 2006 le 9 juin 2006. Après avoir effectué une visite au chantier naval et demandé l'avis du consultant externe, les services de la Commission ont fait part, le 13 juin 2006 lors de la visite de l'entreprise puis par écrit le 17 juillet suivant, de craintes sérieuses concernant ce projet, en indiquant que le plan de restructuration ne semblait pas suffisamment vaste pour garantir le rétablissement de la viabilité à long terme du chantier, que le financement de la restructuration n'était pas garanti, et enfin qu'aucune mesure compensatoire n'était proposée. Compte tenu du fait que le chantier dépendait constamment des garanties accordées par le KUKE, qui est une agence publique, pour financer la construction des navires, la Commission a averti le chantier naval et les autorités polonaises que ces garanties constituaient une aide d'État.

(107) Malgré ces avertissements, le plan de restructuration présenté par la Pologne en septembre 2006, avec deux mois de retard, n'était pas fondamentalement différent de sa première version. Les éléments du plan de restructuration de 2006 qui ont été le plus critiqué par la Commission sont exposés ci-après.

(108) Lors de la réunion du 7 décembre 2006, puis par lettre du 29 janvier 2007, la Commission a expliqué aux autorités polonaises qu'un examen préliminaire faisait ressortir que le plan de restructuration de 2006 ne remplissait aucune des conditions permettant d'autoriser une aide à la restructuration conformément aux lignes directrices actuellement en vigueur.

(109) Lors de cette réunion, les autorités polonaises ont déclaré qu'elles avaient l'intention de relancer le processus de privatisation du chantier naval de Gdynia au moyen d'une procédure ouverte et transparente en vue d'attirer un investisseur privé qui devrait prendre le plein contrôle du chantier naval. La Pologne a affirmé que le processus de privatisation devrait être achevé en juin 2007. Dans l'attente de l'élaboration des documents nécessaires à la privatisation et afin de pouvoir transmettre des informations correctes aux investisseurs potentiels, la Pologne a demandé à la Commission son avis sur les mesures compensatoires obligatoires que le chantier naval de Gdynia devrait mettre en œuvre.

(110) Au cours des mois suivants, le chantier naval de Gdynia a poursuivi ses discussions avec les deux investisseurs qui avaient déposé une offre en août 2006 (Donbas et Ray Car Carriers). Simultanément, le gouvernement élaborait une série de documents divers nécessaires à la privatisation, dans l'intention de relancer le processus au cas où les négociations en cours n'aboutiraient pas. En mai 2007, le gouvernement polonais a annoncé que les négociations avaient échoué et que le processus de privatisation était relancé. Par lettre du 22 juin 2007, la Pologne a présenté un nouveau calendrier de privatisation, qui prévoyait l'achèvement du processus en décembre 2007, soit 6 mois après le délai auquel la Pologne s'était initialement engagée en janvier 2007. Par lettre du 31 juillet 2007, la Commission a insisté sur le fait qu'il n'était pas possible de retarder davantage le processus de privatisation. Elle a aussi averti la Pologne que, dans la situation actuelle, il apparaissait que les conditions permettant de rétablir la viabilité à long terme du chantier et de financer, au moins en partie, la restructuration au moyen de ressources exemptes d'aide d'État n'étaient pas remplies.

(111) Simultanément, à la suite d'un accord conclu entre M[me] Neelie Kroes et M. Piotr Woźniak en décembre 2006, la Commission s'est engagée dans des discussions intenses avec les autorités polonaises et le chantier naval de Gdynia afin de définir les mesures compensatoires indispensables. Par lettre du 28 février 2007, la Pologne s'est engagée à fermer la cale SD I du chantier naval de Gdynia une fois les commandes actuelles achevées et après la réalisation des investissements nécessaires sur la cale sèche SD II, c'est-à-dire à partir de janvier 2010.

(112) Afin de vérifier si cette proposition constituait réellement une mesure compensatoire, la Commission a demandé au chantier naval de Gdynia de lui transmettre un certain nombre d'informations. Enfin, par lettre du 31 juillet 2007, les services de la Commission ont informé la Pologne qu'ils acceptaient de considérer provisoirement la fermeture de la cale sèche SD I comme une mesure compensatoire suffisante, sous réserve que cette fermeture signifie la mise hors service de l'installation d'une manière telle qu'il soit définitivement impossible d'y assembler un navire ou de le mettre à l'eau et que la fermeture de la cale survienne le 1[er] septembre 2009 ou avant, si le navire 8185/04 (dernier navire du carnet de commandes du chantier naval au 8 mars 2007) était mis à l'eau plus tôt. Par ailleurs, en 2009, la cale SD I ne pourrait être utilisée que pour le montage de deux navires, opérations actuellement prévues sur cette cale en 2009 et qui ne peuvent pas être déplacées vers la cale SD II (méthaniers 8185/03 et 8185/04). Les éléments sur lesquels la Commission s'est fondée pour parvenir à ces conclusions sont exposés ci-après.

(113) La nouvelle procédure de privatisation, fondée sur la loi du 30 août 1996 sur la vente et la privatisation des entreprises d'État, a été lancée au mois de juillet 2007. Le 5 juillet 2007, l'assemblée générale des actionnaires du chantier naval de Gdynia a décidé que le capital social de l'entreprise serait augmenté de 515 millions de PLN par émission d'actions par le Trésor public au cas où cette privatisation aboutirait. Une note d'information a été préparée en date du 4 juillet 2007. Elle a été mise à la disposition des investisseurs potentiels le 10 juillet 2007, c'est-à-dire le jour de la publication de l'invitation à soumissionner dans la presse nationale et internationale. Ainsi qu'il a été décrit dans la procédure exposée ci-dessus, la Commission a transmis ses observations sur la note d'information et la Pologne en a tenu compte de manière satisfaisante.

(114) Constatant de nouveaux retards 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 à la date prévue, c'est-à-dire à la fin de 2007. En contrepartie, la Pologne s'est engagée à entamer les discussions avec les investisseurs retenus à partir de janvier 2008. La Commission a de nouveau fait part de ses craintes concernant les retards par lettre du 30 novembre 2007 et a indiqué qu'elle attendait que le nouveau propriétaire du chantier naval de Gdynia présente un premier projet de plan de restructuration avant fin février 2008. Par la suite, la Commission a rappelé cette demande à plusieurs occasions. En outre, la Commission a souvent souligné l'importance de respecter scrupuleusement le calendrier de privatisation et a attiré l'attention sur le fait qu'il ne semblait pas justifié que la Pologne relance le processus de privatisation.

(115) La Pologne a informé la Commission que la note d'information sur le chantier naval de Gdynia avait été demandée par onze entreprises et, qu'au 1er octobre 2007, quatre d'entre elles avaient déposé une offre préliminaire. Ces entreprises ont été autorisées à effectuer une vérification préalable («due diligence»). Finalement, avant l'expiration du délai (20 décembre 2007), trois offres fermes ont été déposées. Fin janvier 2008, la Pologne a décidé d'entamer des négociations avec deux investisseurs. À la mi-février 2008, elle a annoncé que le processus de privatisation du chantier naval de Gdynia s'achèverait à l'été 2008, soit un an plus tard que la date à laquelle la Pologne s'était initialement engagée en janvier 2007.

(116) Le 20 mars 2008, un des investisseurs, la société Amber Sp. z o.o. (ci-après «Amber»), filiale de l'entreprise polonaise Zlomrex active dans la distribution d'acier, a bénéficié de droits de négociation exclusifs, renouvelés plusieurs fois et qui ont finalement expiré le 12 mai 2008.

(117) Le 29 février 2008, la Pologne a transmis à la Commission un projet de plan de restructuration du chantier naval de Gdynia élaboré par Amber [17]. En outre, par courriel du 9 avril 2008, Amber a présenté des prévisions financières actualisées. La Commission a formulé des observations orales sur ce projet lors de la réunion qui s'est tenue entre ses services, les autorités polonaises, les représentants d'Amber et ceux du chantier naval de Gdynia le 10 avril 2008 à Varsovie, ainsi que des remarques écrites, par lettre du 21 avril 2008.

(118) Lors d'une réunion avec les autorités polonaises le 12 mai 2008, Amber a annoncé qu'elle se retirait du processus de privatisation du chantier naval de Gdynia. Le jour même, la Pologne en a informé la Commission. Dans une justification de sa décision adressée au Trésor public, Amber indique que la raison principale de son retrait était qu'à l'issue de la vérification préalable («due diligence») de la situation du chantier naval, elle était parvenue à la conclusion que le chantier ne serait pas rentable même après l'exécution des mesures de restructuration, y compris la réalisation d'investissements importants.

(119) Le 15 mai 2008, les autorités polonaises ont décidé de clore le processus de privatisation au moyen d'une procédure d'invitation à négocier, adressée aux soumissionnaires dont les offres avaient été acceptées dans la procédure lancée en 2007.

(120) 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 Gdynia. 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.

(121) Lors d'une réunion qui s'est tenue le 10 juin 2008, il est apparu clairement que les autorités polonaises menaient des pourparlers intensifs avec la société ISD Polska, actuel propriétaire du chantier naval de Gdansk, au sujet d'une acquisition éventuelle du chantier naval de Gdynia et de la fusion de deux entreprises. La Pologne a proposé de nouvelles mesures compensatoires et a indiqué que le nouvel investisseur exigeait une aide supplémentaire de l'État, condition de sa participation à la privatisation. La Pologne a également informé la Commission qu'ISD

[17] *Source:* plan d'entreprise du chantier naval de Gdynia pour les années 2008-2012, élaboré par la société Amber en décembre 2007 et transmis à la Commission le 29 février 2008 (enregistré le 3 mars 2008).

Polska préparait un plan de restructuration commun aux deux chantiers qui devait être transmis à la Commission au plus tard le 26 juin 2008, conformément à l'injonction de fournir des informations adoptée par la Commission en liaison avec l'affaire C 18/05 [18] concernant une aide d'État.

(122) À la demande des autorités polonaises, la Commission a informé la Pologne et ISD Polska, lors de la réunion du 10 juin 2008, puis de nouveau lors de la réunion du 13 juin 2008, que certaines conditions générales devraient être remplies si ISD Polska devait acheter le chantier naval de Gdynia avec l'intention de lui faire mener une activité commune avec le chantier de Gdansk. Ces conditions étaient les suivantes: ISD Polska devrait présenter un plan de restructuration commun aux deux chantiers navals au plus tard le 26 juin 2006, l'entreprise devrait assumer le financement d'une part importante des coûts de restructuration et elle devrait mettre en œuvre des mesures compensatoires réelles, conformément aux lignes directrices applicables. La Commission a indiqué que la contribution propre proposée par ISD Polska pour couvrir les coûts de restructuration n'était pas suffisante, compte tenu du volume des aides d'État déjà obtenues par le chantier naval et de celles encore exigées par ISD Polska en liaison avec la privatisation.

(123) Par lettre du 6 juin 2008, la Pologne a informé la Commission que le gouvernement avait adopté une décision, le 3 juin 2008, concernant une recapitalisation du chantier naval de Gdynia pour un montant de 515 millions de PLN, dans le but, entre autres, de couvrir les pertes attendues sur les contrats conclus pour la construction de navires.

(124) Le 26 juin 2008, la Commission a reçu le projet de plan de restructuration de juin 2008 élaboré par ISD Polska et intitulé «Plan de restructuration du chantier Nowa Stocznia Gdansk-Gdynia», accompagné d'une description de la stratégie de restructuration commune aux chantiers navals de Gdansk et de Gdynia (ci-après «plan de restructuration commun (élaboré par ISD Polska)». La Commission a également reçu un projet de plan de restructuration daté de juin 2008 et élaboré par la société Polish Shipbuilding Company, intitulé «Plan de restructuration de Stocznia Gdynia S.A. pour les années 2008-2012» (ci-après «plan de restructuration élaboré par PSC»). Ces deux plans sont brièvement décrits ci-après.

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

(126) La Commission a accepté d'attendre la présentation du dernier plan de restructuration avant de prendre une décision.

(127) Le 12 septembre 2008, la Pologne a transmis le dernier «plan de restructuration du chantier Nowa Stocznia Gdansk-Gdynia» élaboré par ISD Polska (ci-après «plan de restructuration du 12 septembre 2008»), qui constitue essentiellement une actualisation du plan de restructuration commun du 26 juin 2008.

5. *PLAN DE RESTRUCTURATION DE 2006*

(128) Le plan de restructuration de 2006 indiquait qu'il était devenu nécessaire de modifier le plan de restructuration de 2004 en raison de l'évolution de la situation macroéconomique, à savoir de l'appréciation du zloty par rapport au dollar américain (taux de change passé de 4,1 PLN pour 1 USD à 3,0 PLN pour 1 USD) et de l'augmentation des prix de l'acier, passés de 300 USD/t à 700 USD/t, ce qui avait des effets négatifs sur la situation économique du chantier naval, ainsi que de l'insuffisance de l'aide d'État accordée au chantier, ce qui explique que le plan de restructuration de 2004 n'ait pu être pleinement réalisé.

(129) Le plan de restructuration de 2006 élaboré par le chantier naval en collaboration avec la société Ernst & Young couvre la période 2006-2012. Toutefois, la majorité des mesures doivent être mises en œuvre avant la fin de 2009. Le plan de restructuration de 2004 couvrait quant à lui la période 2003-2008.

(130) Le plan de restructuration de 2006 arrête les objectifs suivants: réduction effective des coûts d'exploitation du chantier naval, augmentation de l'efficacité et rétablissement de la rentabilité de l'activité de construction navale. Pour atteindre ces objectifs, le chantier naval entend prioritairement renégocier les contrats déjà conclus et ainsi éliminer les pertes anticipées sur la construction des navires à livrer en 2006 et 2007. Ensuite, un programme de réduction des coûts s'efforcera de réduire les coûts de production.

a) ***Stratégie de vente***

(131) La stratégie de vente envisagée prévoit de privilégier les commandes de navires de base, parmi lesquels les porte-conteneurs et les transbordeurs de véhicules. Simultanément, le chantier naval prévoit de préserver ses capacités de production dans l'éventualité d'offres attractives dans des segments spécialisés.

b) ***Restructuration industrielle et opérationnelle***

(132) Principales mesures

— Augmentation de l'efficacité grâce à des investissements de 61 millions EUR en 2007-2009. Ces investissements visent à éliminer les goulets d'étranglements dans le processus de production (essentiellement au stade de la préfabrication de l'acier) et à accroître la productivité. Des investissements dans les systèmes informatiques, d'un montant de 6,6 millions EUR, sont aussi prévus.

[18] Décision de la Commission du 23 mai 2008 [C(2008) 2277].

— Restructuration des effectifs par l'élimination des contrats à durée déterminée, qui sont de plus en plus fréquents, et par des mesures visant à parvenir au niveau d'emploi prévu. Introduction d'un système de motivation. Le chantier naval prévoit aussi d'augmenter les salaires des travailleurs directement impliqués dans la production, de 10 % en 2006 puis de 4 % par an entre 2008 et 2010. Actuellement, un taux d'absentéisme élevé et le manque de travailleurs qualifiés font partie des principaux problèmes du chantier naval.

— Mesures de protection contre le risque de change. Pour ce faire, en 2007-2012, 70 % des revenus du chantier doivent être protégés du risque de change, par des opérations en devises.

— Nouvelles cessions de filiales (Zakładowa Służba Ratownicza, Wydział Technicznej Obsługi Urządzeń Dźwignicowych ou autres) et vente de certains éléments d'actifs.

— Amélioration du processus de conception (normalisation des solutions de conception). Il est aussi envisagé de céder le bureau d'études (Biuro Projektowe); la décision sur ce point sera prise en 2007.

— Autres mesures, telles que la renégociation des contrats, l'application aux contrats de clauses d'indexation devant constituer une protection contre le risque de change, l'introduction d'un système d'incitations salariales pour les travailleurs, l'optimisation des processus et la vente d'actifs financiers.

c) ***Restructuration financière***

(133) Le chantier naval doit procéder à une restructuration financière. À la fin de 2005, ses fonds propres s'élevaient à – 285,4 millions de PLN. En 2006-2007, il est prévu d'améliorer l'état de ces fonds propres en augmentant le capital de l'entreprise de 1 015 millions de PLN: des investisseurs privés injecteront 500 millions de PLN en 2006, et un investisseur privé ou public apportera 515 millions de PLN supplémentaires en 2007.

d) ***Résultats attendus à la fin de la restructuration — Rétablissement de la viabilité à long terme***

(134) Il est attendu qu'à la fin du processus de restructuration, en 2009, la production du chantier s'établisse à 298 610 TBC (contre 279 258 TBC en 2006). Le nombre de navires construits passera de 13 en 2006 (8 porte-conteneurs et 5 transbordeurs de véhicules) à 11 en 2009 (5 porte-conteneurs et 6 transbordeurs de véhicules). La production devrait continuer à augmenter et s'établir à 324 110 TBC en 2012, ce qui correspond à la construction de 12 navires.

(135) Le niveau moyen des effectifs devrait être ramené de 5 208 travailleurs en mai 2006 à 4 530 travailleurs à la fin de 2007.

(136) Une amélioration de la productivité est attendue (indice d'intensité de main d'œuvre); elle devait passer de 44,8 heures de main d'œuvre/TBC en 2007 à 37,0 heures de main d'œuvre/TBC en 2012. Selon le consultant de la Commission, la productivité des chantiers navals européens comparables les plus productifs est inférieure à 20 heures de main d'œuvre/TBC.

(137) Le chiffre d'affaires devrait passer de 1 599 millions de PLN en 2005 à 1 869 millions de PLN en 2012. Le bénéfice d'exploitation devrait passer quant à lui de 7,35 millions de PLN en 2005 et – 233,5 millions de PLN en 2006 à 67,68 millions de PLN en 2012, la première année rentable devant être 2009.

e) ***Analyse de sensibilité***

(138) Le plan contient une analyse de la sensibilité de l'entreprise aux éléments suivants:

— appréciation du zloty par rapport au dollar américain de 0,05 et 0,1 PLN par an, par opposition à un scénario de base fondé sur un taux de change stable établi à 3,00 PLN/USD,

— maintien du niveau de production à 10 navires par an en 2009 et 2010, par opposition à un scénario de base prévoyant la construction de 11 navires en 2009-2010 et de 12 navires en 2011-2012,

— hausse de divers taux de rémunération (rémunération de la main d'œuvre et taux de coopération variable et fixe) en 2008-2012 plus importante que dans le scénario de base,

— recul des prix des navires de 5 % et 10 % en 2009-2012,

— hausse des prix des matières premières en liaison avec la hausse des prix des navires à partir de 2007.

f) ***Mesures compensatoires***

(139) Le plan de restructuration de 2006 propose, au titre de mesure compensatoire, de limiter la production à 340 000 TBC par an, en partant du principe que les capacités techniques de production du chantier sont de 540 000 TBC. Comme il est expliqué en détail ci-dessous, en février 2007, la Pologne a proposé la fermeture irréversible de la cale sèche SD I. Le chantier a fourni des données montrant que ses capacités techniques actuelles étaient nettement inférieures à 540 000 TBC. Finalement, les services de la Commission ont donné leur accord provisoire à la limitation des capacités de production proposée, qui remplace la proposition de mesures compensatoires formulée dans le plan de restructuration de 2006.

6. *PLAN DE RESTRUCTURATION COMMUN ÉLABORÉ PAR ISD POLSKA*

(140) La société ISD Polska, actionnaire majoritaire du chantier naval de Gdansk, a intégré le processus de privatisation après le retrait d'Amber du processus entamé en 2007. Comme il a été précédemment indiqué, ISD Polska a revu le plan de restructuration qu'elle avait communiqué à la Commission le 26 juin 2008 et, le 12 septembre 2008, la Pologne a transmis à la Commission un plan de restructuration actualisé. Les points ci-après décrivent, lorsqu'il y a lieu, les modifications introduites dans le plan de restructuration commun de septembre.

(141) La stratégie d'activité commune élaborée par ISD Polska repose sur l'exploitation des effets de synergie entre l'activité de deux chantiers, ainsi que sur la mise en commun des meilleurs éléments d'actifs des deux entreprises utilisés pour la production ([19]). Les principaux dépôts de matières premières doivent être implantés au chantier naval de Gdynia, qui sera le lieu de préfabrication des tôles et des profilés. Ceux-ci seront ensuite transportés par voie maritime jusqu'au chantier naval de Gdansk, où sera localisée la production de sections et de blocs. Le montage s'effectuera sur les cales du chantier naval de Gdynia et les travaux de finition seront réalisés sur les quais des deux chantiers navals.

(142) Le plan de restructuration commun rappelle l'échec du plan de restructuration de 2006, qui devait rétablir la viabilité à long terme du chantier naval, et expose les raisons des difficultés financières actuelles que connaissent les deux chantiers, au nombre desquelles en particulier l'échec de la privatisation et, de ce fait, l'impossibilité de porter le capital du chantier naval à un niveau qui permettrait une restructuration, ainsi que l'insuffisance des aides d'État. Le plan de restructuration commun évoque également des facteurs macroéconomiques, tels que l'appréciation du zloty par rapport au dollar américain ou la hausse des prix de l'acier, ainsi que des facteurs internes, notamment la fuite des travailleurs qualifiés, la faible productivité et la conclusion de contrats dépourvus des protections nécessaires face aux fluctuations du taux de change ou des cours des matières premières, ce qui s'est traduit par des pertes pour le chantier naval.

(143) Le plan de restructuration commun vise à rétablir la viabilité des deux entreprises restructurées, le chantier naval de Gdynia et celui de Gdansk. La présente décision ne concerne certes que le chantier naval de Gdynia, mais dans les descriptions ci-après et dans l'appréciation du plan de restructuration commun, il convient évidemment de tenir compte de l'existence du chantier naval de Gdansk, de ses tentatives de restructuration passées ainsi que des aides d'État que l'entreprise a déjà reçues et qu'il est encore prévu de lui octroyer.

([19]) L'aide d'État en faveur du chantier naval de Gdansk est aussi soumise à la procédure formelle ouverte par la décision de la Commission du 1er juin 2005 concernent les aides d'État C 17/05 et C 18/05 «Aide à la restructuration du chantier naval de Gdynia; aide à la restructuration du chantier naval de Gdansk» (JO C 220 du 8.9.2005, p. 7).

a) ***Stratégie de vente***

(144) Selon le plan de restructuration commun, les deux chantiers réunis mèneraient deux types d'activité: la construction navale et la fabrication d'autres produits.

(145) Dans le secteur de la construction navale, ISD Polska se concentrera dans un premier temps sur les segments du marché suivants: les porte-conteneurs (de petite et moyenne taille, entre 500 et 3 000 EVP), les cargos classiques (pour le transport de chargements secs, les navires polyvalents et ceux de type «heavy lift») et les transbordeurs de véhicules (navires importants exclusivement destinés au transport de véhicules, de type C6600); parallèlement, elle développera ses activités sur le segment des navires de type off-shore (navires d'assistance aux plateformes de forage: remorquage et ancrage, ravitaillement, transport du personnel), qui devront devenir prédominantes à moyen terme.

(146) L'analyse du marché repose sur une comparaison avec le carnet de commandes d'autres chantiers navals européens et sur l'expérience des chantiers réunis. Le plan insiste sur la nécessité d'acquérir le savoir-faire indispensable pour construire des navires de type off-shore et de faire appel à la sous-traitance au cours des premières années. Le plan de restructuration commun de septembre décrit l'expérience antérieure du chantier de Gdansk dans la construction de coques de navire de type off-shore et explique que des ordres de construction de navires de ce type figurent dans le carnet de commandes du chantier. Le plan montre aussi que, peu de temps auparavant, le chantier de Gdansk a signé une lettre d'intention concernant une coopération de 5 ans avec un constructeur renommé de navires de type offshore, qui sous-traiterait au chantier naval de Gdansk la construction de coques de navires de plus en plus complexes. Le plan envisage une évolution graduelle de ce rôle de sous-traitant vers celui de constructeur de navires de type off-shore entièrement équipés, ce qui implique l'acquisition progressive du savoir-faire nécessaire en matière de construction de navires entièrement équipés ainsi que la constitution d'un réseau de fournisseurs.

(147) La production envisagée implique la poursuite initiale de la construction de porte-conteneurs, qui sera progressivement réduite jusqu'en 2011, puis la cessation de cette activité. Le plan prévoit alors que la production du chantier concernera des navires type off-shore et des gros transbordeurs de véhicules de type C6600. Selon le plan de restructuration commun de juin, les chantiers réunis devaient conclure des contrats pour la construction de 13 navires en 2008 (3 porte-conteneurs, 5 navires de type off-shore et 5 transbordeurs de véhicules), de 16 navires en 2009 (2 porte-conteneurs, 8 navires de type off-shore et 6 transbordeurs de véhicules), de 15 navires en 2010 et 2011 (1 porte-conteneurs, 7 navires de type off-shore et 7 transbordeurs de véhicules), de 17 navires en 2012 (10 navires de type off-shore et 7 transbordeurs de véhicules) et de 18 navires en 2013 et 2014 (14 navires de type off-shore et 4 transbordeurs de véhicules). Dans le plan de restructuration commun de septembre, ce plan de production a été modifié: en 2009-2011, il est prévu de construire 12-13 navires par an (5-7 transbordeurs de véhicules et

6 navires de type off-shore, le carnet de commandes ne contenant aucun porte-conteneurs après 2008).

(148) En ce qui concerne l'activité autre que de construction navale, ISD Polska entend produire dans les chantiers réunis des mâts d'éolienne et des constructions métalliques. Le plan prévoit que la production de mâts d'éolienne débute en 2011 avec 75 pièces, puis augmente jusqu'à 350 pièces en 2014 (longueur prévue: 80 m).

(149) Le plan de juin prévoyait la production de différents types de constructions métalliques (élingues, structures de stockage, constructions pour le bâtiment et éléments de navire, etc.), dont le volume passerait de 2 174 tonnes en 2008 à 13 500 tonnes à partir de 2011 ([20]).

(150) Le plan de restructuration de septembre décrit le savoir-faire d'ISD Polska (et d'autres filiales du groupe Donbas) dans le secteur des constructions métalliques. Il est prévu de transférer certaines branches de production de l'entreprise sidérurgique Huta Czestochowa vers les chantiers réunis. Le plan résume les résultats d'une analyse de marché effectuée par un consultant indépendant (Roland Berger) pour préparer le développement du segment des constructions métalliques au chantier naval de Gdansk après la prise de participation d'ISD Polska au début de l'année 2007. Selon les informations contenues dans le plan de restructuration, cette étude prévoit une croissance sur le segment des constructions métalliques en Europe, et en particulier en Pologne (en liaison, par exemple, avec le développement des infrastructures à l'aide des Fonds structurels). Cette étude n'a pas été transmise à la Commission.

(151) Le plan de septembre contient différentes prévisions concernant le volume de production de constructions métalliques, exposées dans le tableau 1a ci-dessous.

Tableau 1a

Prévisions concernant la production de constructions métalliques, en tonnes (plan de restructuration commun de septembre 2008)

Produits	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Élingues	274	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
Grues	0	1 100	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Structures de stockage	1 500	6 000	16 000	22 400	36 000	36 000	36 000
Constructions métalliques pour le bâtiment	0	1 100	3 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Éléments de navire	0	1 000	1 450	5 000	13 000	13 000	13 000
Total	1 774	11 200	23 950	34 900	56 500	56 500	56 500

b) ***Restructuration industrielle et opérationnelle***

(152) Le plan de restructuration commun fait apparaître que l'état des actifs de production des deux chantiers navals s'est considérablement dégradé et s'établit à un niveau équivalant à celui des chantiers navals européens au début des années 90. Les investissements prévus s'élèvent à 111 millions EUR pour l'activité de construction navale et à 193 millions de PLN pour les autres productions (175 millions de PLN pour la production de mâts d'éolienne et 18 millions de PLN pour la production de constructions métalliques).

(153) Les investissements dans la construction navale seront réalisés en 2009-2011, en deux étapes qui toutefois se chevaucheront. Les investissements les plus importants ([21]) concernent la découpe des tôles, la production de panneaux plats, de nouveaux ateliers de fabrication de tuyaux et une nouvelle halle de traitement de sections. Ces investissements, qui s'accompagneront de changements organisationnels, devraient se traduire par une amélioration de la productivité, qui passerait de 45 heures de main d'œuvre/TBC à un objectif final de 20 heures de main d'œuvre/TBC ([22]).

([20]) La production d'élingues devrait passer de 474 tonnes en 2008 à 1 700 tonnes en 2009, celle de structures de stockage de 1 700 tonnes en 2008 à 6 000 tonnes en 2009, celle des constructions pour le bâtiment de 0 tonne à 3 900 tonnes en 2011 et celle d'éléments de navire pour le compte d'autres producteurs de 0 tonne à 1 900 tonnes en 2011.

([21]) La liste détaillée des investissements figure dans le plan de restructuration élaboré par ISD Polska, dans le tableau 42 (p. 138) et dans le schéma 37 (p. 140).

([22]) Schéma 38 (p. 141) du plan de restructuration commun élaboré par ISD Polska.

(154) Les principaux besoins opérationnels concernent les secteurs suivants: la vente (contrats), l'achat de matières premières et de services, les capacités de conception, la production, les ressources humaines et les technologies informatiques.

(155) Le plan de restructuration commun prévoit la création d'un centre de planification, qui aurait pour mission de planifier efficacement la production à tous les niveaux organisationnels des chantiers réunis. La création de ce centre devrait éliminer les lacunes dans la planification, l'élaboration des calendriers, la préparation des budgets et le suivi du processus de production.

(156) En ce qui concerne la conclusion de contrats, ISD Polska entend introduire des clauses d'indexation qui protégeraient le chantier de la hausse des coûts des matières premières et des salaires, en faisant porter le risque aux armateurs. Le chantier naval devrait aussi recourir à un nouveau type de contrat. Des extraits de certains contrats de construction de navire déjà conclus ont été joints au plan de restructuration commun de septembre pour montrer que le chantier naval est capable de négocier des clauses d'indexation pour se protéger du risque de fluctuation des prix de l'acier.

(157) Pour se protéger du risque de change, le chantier entend prendre des mesures adéquates, après identification des coûts et des revenus qui génèrent ce risque et définition du niveau d'exposition admis. Le système de gestion du risque prévu dans le plan de restructuration commun repose sur quatre éléments fondamentaux: la prise en compte du risque lors de l'élaboration de la stratégie du chantier naval (définition de la tolérance au risque, contrôle du risque), l'adaptation de la structure organisationnelle, l'utilisation des technologies informatiques et le recours à diverses méthodes permettant d'atténuer le risque (couverture naturelle, clauses d'indexation dans les contrats, achat de produits financiers tels que des options sur devises et des opérations à terme). Le plan de restructuration commun décrit plus précisément la politique de couverture du risque de change proposée. Le plan présente trois instruments de couverture que le chantier naval devrait utiliser, calcule la sensibilité du carnet de commandes au risque de change jusqu'en 2012 et, sur cette base, évalue les coûts des instruments de couverture. Selon le plan de restructuration, ISD Polska a contacté une série de banques qui, pour préparer leurs offres de couverture, lui ont demandé de leur transmettre une stratégie de couverture satisfaisante. Le plan indique que cette stratégie devrait être élaborée dans les six premiers mois de la restructuration.

(158) En ce qui concerne la production, l'objectif consiste à résoudre le problème de l'inefficacité de la logistique au chantier naval de Gdansk et celui des «goulets d'étranglement» au chantier de Gdynia. Le plan prévoit une répartition des tâches entre les deux sites et un nouveau schéma de circulation des matières premières.

(159) Dans le domaine des achats et de la gestion des matières premières, l'objectif principal est de réduire les coûts. Les mesures de restructuration comprennent, par exemple, l'achat de matières premières sur la base d'un choix entre au moins trois offres, une collaboration au niveau des achats avec Huta Czestochowa, la gestion des stocks, etc.

(160) En ce qui concerne les technologies informatiques, le chantier naval prévoit d'embaucher et de former des travailleurs qualifiés, ainsi que d'élargir les domaines d'application des technologies informatiques dont il dispose et de procéder à leur modernisation.

(161) En ce qui concerne l'emploi, l'objectif consiste à résoudre le problème de la rotation des effectifs et du taux d'absentéisme élevé. ISD Polska entend collaborer avec des agences de recrutement locales. Au niveau interne, le plan prévoit la mise en place d'un système d'évolution de carrière, l'introduction d'un système d'incitations salariales (gestion des heures supplémentaires, évaluation des travailleurs, contrôle des absences et système de rémunération fondé sur les tâches effectuées, le respect des délais et la qualité de la réalisation), ainsi que le développement de l'identité de l'entreprise. Le plan rappelle la nécessité de réduire les effectifs, qui s'élèvent actuellement à 8 137 travailleurs (2 651 au chantier naval de Gdansk, 4 238 au chantier naval de Gdynia et 1 248 dans des filiales de ce dernier), pour les ramener à 5 395 travailleurs. Selon le plan de restructuration de septembre, les licenciements se feront progressivement entre 2009 et 2012. Le plan actualisé contient aussi un calcul des coûts et des résultats de la restructuration de l'emploi.

(162) En outre, en ce qui concerne l'activité de conception, le plan prévoit une rationalisation des travaux du bureau d'études et une meilleure intégration dans le processus de production.

(163) Le plan fournit aussi une brève description générale des effets escomptés de cette restructuration organisationnelle qui, exprimés en valeurs chiffrées, peuvent se résumer par l'affirmation selon laquelle, à l'issue de la mise en œuvre des mesures, la productivité aura progressé d'environ 12 heures de main d'œuvre/TBC ([23]).

c) ***Restructuration financière***

(164) En ce qui concerne la restructuration financière, le plan prévoit que les mesures dont la Commission a été informée au cours de la procédure formelle d'examen (voir le point 9 ci-après) seront mises en œuvre. Le plan prévoit en outre une recapitalisation du chantier naval par l'État de 385 millions de PLN pour couvrir les obligations à l'égard d'organismes publics, le rééchelonnement de certaines dettes (en particulier celles à l'égard du ZUS au titre des cotisations sociales) et leur remboursement d'ici à 2018 [(dettes à l'égard d'organismes publics d'une valeur nominale de 418,8 millions de PLN ([24])], la recapitalisation du chantier naval par l'État

([23]) Schéma 38 (p. 141) du plan de restructuration commun élaboré par ISD Polska.

([24]) Tableau 109 joint au plan de restructuration commun de septembre.

pour un montant de 250 millions de PLN pour couvrir les pertes escomptées en 2008, la recapitalisation du chantier naval par l'État (ARP) pour un montant de 200 millions de PLN pour financer les fonds de roulement et la reprise par l'État d'éventuelles obligations d'un montant de 308 millions de PLN susceptibles de découler d'une procédure en cours portant sur des arriérés fiscaux du chantier naval de Gdansk.

(165) Le plan prévoit le financement des coûts de restructuration à hauteur d'environ 712 millions de PLN sur les liquidités futures de l'entreprise.

d) ***Coûts de restructuration et contribution propre***

(166) Le plan de restructuration commun établit la valeur totale des coûts de restructuration déjà supportés par le chantier naval de Gdynia à 936 702 419 PLN, en y incluant les coûts des investissements (98 millions de PLN) et ceux de la restructuration des dettes (365 millions de PLN) ([25]). Toujours selon les informations contenues dans le plan, les coûts de restructuration du chantier naval de Gdansk se sont élevés à 311 533 500 PLN, en y incluant les coûts des investissements (23 millions de PLN) et ceux de la restructuration des dettes (48 millions de PLN) ([26]). Le plan de restructuration commun de septembre ne revient pas sur les frais survenus dans le passé, mais il prévoit une modification du niveau des coûts de restructuration pour les chantiers réunis. Les modifications suivantes sont à prévoir: investissements: 552 millions de PLN; remboursement d'arriérés à l'égard d'organismes publics: 892 millions de PLN ([27]); remboursement d'arriérés à l'égard d'organismes privés : 889 millions de PLN; couverture des pertes attendues en 2008 d'un montant de 250 millions de PLN ([28]); remboursement d'obligations éventuelles d'un montant de 308 millions de PLN susceptibles de découler d'une procédure en cours portant sur des arriérés fiscaux du chantier naval de Gdansk, coûts de démolition des actifs de production inutiles (cales) d'un montant de 42,8 millions de PLN et restructuration des effectifs - 69 millions de PLN. Au total, les coûts prévus sont estimés à 3 milliards de PLN.

(167) Lors de la réunion le 30 septembre, les autorités polonaises ont proposé que, lors de l'analyse du niveau de la contribution propre à la couverture des coûts de restructuration, il ne soit pas tenu compte de l'aide déjà accordé au chantier naval, qui avait de facto un caractère d'aide au fonctionnement. Les autorités polonaises ont proposé que, pour estimer les coûts de restructuration, la Commission considère les coûts supportés à partir du moment auquel l'investisseur a pris le contrôle du chantier naval. ISD Polska est devenue l'actionnaire majoritaire du chantier naval de Gdansk le 28 novembre 2008 et les autorités polonaises estiment que les coûts de restructuration supportés par le chantier naval de Gdansk à compter de cette date s'élèvent à 62,5 millions de PLN. Pour le chantier naval de Gdynia, dans la mesure où ISD Polska n'en est pas encore actionnaire, aucun coût de restructuration supporté par le passé ne devrait être pris en compte. En conséquence, les coûts de restructuration proposés par les autorités polonaises lors de la réunion du 30 septembre s'élèvent à 3,065 milliards de PLN.

(168) ISD Polska indique que la contribution propre du chantier naval et de ses actionnaires à la couverture des coûts de restructuration, sur la base des propositions figurant dans le plan de restructuration commun de septembre, se présente comme suit:

Tableau 1b

Contribution propre aux coûts de restructuration, selon le plan de restructuration commun de septembre

(en PLN)

Contribution propre prétendument déjà supportée		
1.	Cession d'éléments d'actifs du chantier naval de Gdynia	3 783 515
2.	Conversion de créances en actions acceptée par les travailleurs et des créanciers privés	70 740 000
3.	Cession d'actifs financiers du chantier naval de Gdynia entre le 1er mai 2004 et le 24 juin 2008	72 797 423
4.	Location d'actifs de production — Gdynia	8 335 000

([25]) Tableau 13 (p. 243) du plan de restructuration commun.
([26]) Tableau 12 (p. 242) du plan de restructuration commun.
([27]) Parmi lesquels des obligations à l'égard d'organismes publics dont le paiement a été reporté et qui seront remboursées en tranches.
([28]) Le plan de restructuration de septembre prévoit une augmentation des actifs nets à 250 millions de PLN en 2008, qui sera couverte par des aides accordées par l'État.

5.	Dépenses d'investissements en 2004-2007— Gdynia	98 044 000
6.	Achat d'actions du chantier naval par ISD Polska	35 875 059
7.	Dépenses d'investissements en 2004-2007— Gdansk	22 238 900
8.	Location d'actifs de production — Gdansk	14 700 000
9.	Emprunt de restructuration auprès de la banque Nord/LB	20 000 000
10.	Emprunt auprès d'ISD Polska	2 000 000
	Prétendue contribution propre future	
11.	Augmentation du capital par ISD Polska	305 000 000
12.	Augmentation du capital par ISD Polska	100 000 000
13.	Vente d'éléments d'actifs	240 000 000
14.	Emprunt/crédit de fonds de roulement	280 000 000
15.	Crédit d'investissement pour la production autre que la construction navale	185 000 000
16.	Fonds de roulement pour la production autre que la construction navale	45 000 000
17.	Achat d'actions du chantier naval à l'ARP [1]	69 560 400

[1] En vertu d'un accord conclu entre l'ARP et ISD Polska le 31 octobre 2007, modifié le 8 juillet 2008, l'ARP détient une option de vente («put-option») l'autorisant à vendre ses actions dans le chantier naval de Gdansk à partir du 31 octobre 2011.

(169) Il ressort des explications fournies par la Pologne le 7 juillet 2008 concernant le plan de restructuration commun, ainsi que du plan de restructuration commun de septembre, que les sources de financement interne identifiées sous les numéros 14 à 16 ne sont actuellement pas connues.

(170) ISD Polska prévoit de recourir à un emprunt/crédit d'un montant de 280 millions de PLN en 2012 pour financer l'activité courante et elle juge cette possibilité réaliste, eu égard au prétendu ratio endettement/EBIDTA favorable que les chantiers navals réunis devraient afficher en 2012.

(171) En ce qui concerne les emprunts pour la production autre que la construction navale (production de mâts d'éoliennes; mesures 15 et 16), ISD Polska entend créer une entreprise spécialisée qui serait une filiale des chantiers réunis et produirait des mâts d'éolienne; elle considère que cette activité attirerait du capital extérieur. Le plan de restructuration commun de septembre contient des informations supplémentaires sur le prêt d'investissement destiné au projet de construction de mâts d'éoliennes (mesure 15), ainsi qu'un résumé de ce projet qui devait être présenté à différentes banques pour examen. Une lettre de la Kredyt Bank (KBC) du 4 août 2008 et une lettre de la banque Fortis du 4 septembre 2008 exprimant leur intérêt pour ce projet sont jointes au plan de restructuration. Fortis déclare qu'il est de notoriété publique qu'elle s'intéresse aux projets liés aux énergies renouvelables. Elle indique donc que le projet d'ISD Polska concernant des mâts d'éolienne «lui paraît très intéressant» et qu'elle souhaiterait engager des discussions sur certains points particuliers. La Kredyt Bank confirme son intérêt pour le financement de projets dans le domaine des énergies renouvelables. Elle expose les analyses complémentaires qui seraient nécessaires avant d'examiner la demande de crédit, telles qu'une évaluation du plan d'entreprise et du modèle financier sur la base d'hypothèses réalistes et conformes aux conditions du marché, l'appréciation de la rentabilité du projet et de sa dépendance à des facteurs tels que les prix des matières premières et le taux de change, une évaluation des contrats d'approvisionnement en cours et le résultat des procédures administratives en cours concernant la situation juridique des terrains sur lesquels le projet doit être réalisé.

(172) Par lettre du 8 juillet 2008, la Pologne a transmis une liste des éléments d'actifs financiers et de production qu'ISD Polska prévoit de céder, espérant un bénéfice de 189 millions de PLN. Le plan de restructuration commun de septembre corrige ce chiffre et le porte à 240 millions de PLN. Cet écart résulte essentiellement de l'estimation du principal élément cédé, les terrains sur lesquels se trouvent actuellement trois cales du chantier de

Gdansk. Alors que le plan de restructuration de juin mentionnait le bénéfice net de la vente susmentionnée (prix de vente moins coûts de préparation des biens à la vente), le plan de septembre indique la valeur nominale du montant de la vente et intègre les coûts de préparation des biens à la vente dans les coûts de restructuration. Par ailleurs, le plan de septembre est accompagné d'une estimation indépendante de la valeur des biens immobiliers qui ne tient pas compte de leur prix actuel sur le marché, mais se fonde sur une estimation de la valeur que ces biens pourraient avoir pour un investisseur qui les achèterait à des fins de promotion immobilière (construction d'appartements ou de bâtiments à vocation administrative).

(173) La Pologne a indiqué que le propriétaire des terrains sur lesquels se trouvent des cales du chantier de Gdansk, ainsi que des terrains contigus, est la société Synergia 99. Le chantier de Gdynia fait partie des actionnaires de Synergia 99 et, en vertu d'un accord entre actionnaires, il a le droit, en cas de liquidation de cette société, d'acquérir les cales et les terrains sur lesquels elles se trouvent. D'après les renseignements communiqués par la Pologne, le partage des éléments d'actifs de Synergia 99 entre ses actionnaires est subordonné à l'avancée d'une procédure administrative en cours concernant la fixation des limites géographiques du port de Gdansk.

(174) Le plan de restructuration commun de septembre indique que les procédures administratives en cours ne concernent pas une parcelle contiguë aux cales; un document de Synergia 99, daté du 28 août 2008, dans lequel la société confirme qu'elle demandera aux autorités compétentes que le terrain sur lequel se trouve le port soit dissocié du terrain sur lequel se trouvent les cales est joint au plan.

(175) Le plan de restructuration commun explique également les conditions de la liquidation de Synergia 99 arrêtées par ses actionnaires. La liquidation se fera en deux étapes: Synergia 99 sera d'abord divisée en deux entités entre lesquelles les actifs de la société seront répartis, puis le chantier de naval Gdynia deviendra propriétaire unique de l'entité possédant le terrain sur lequel se trouvent les cales. Conformément au plan, la première étape de la liquidation devait intervenir lors de l'assemblée des actionnaires de Synergia 99 du 15 octobre 2008. Le partage planifié dépend toutefois d'une éventuelle modification des limites géographiques du port. L'accord entre les actionnaires de Synergia 99 concernant les conditions de la liquidation de la société est limité dans le temps.

(176) Le bilan du chantier naval de Gdynia fait état d'une participation du chantier dans Synergia 99 estimée à 40 millions de PLN. Selon les informations figurant dans le plan de restructuration commun de septembre ([29]), la direction de Synergia 99 a confirmé, en août 2007, aux fins de la conclusion de l'accord entre actionnaires sur les conditions de partage des actifs en cas de liquidation de la société, que la valeur nominale des actifs de la société était de […] (*) millions de PLN, ce qui, selon elle, reflète la valeur marchande de la société. Un avis indépendant simultanément transmis aux actionnaires par la direction confirme que la valeur marchande du terrain sur lequel se trouvent les cales est de […] millions de PLN.

e) ***Prévisions financières***

(177) Le plan de restructuration commun de septembre contient des prévisions financières révisées. Ces prévisions se fondent sur des hypothèses concernant l'inflation, le taux WIBOR à 3 mois, le cours du dollar rapport au zloty et les coûts des matières premières, eux-mêmes basés sur les estimations d'experts externes. Le cours du dollar adopté dans le plan de juin s'établissait à 2,254 PLN en 2008 et à 2,32 PLN en 2009, alors que dans le plan de restructuration de septembre, basé sur un rapport externe ([30]), le cours adopté s'établissait à 2,32 PLN pour l'ensemble de la période de restructuration. Le plan de juin se fondait sur un prix de l'acier s'établissant à 1 381 USD/t en 2008, puis chutant à 1 211 USD/t en 2011 avant de remonter à 1 359 USD/t en 2014. Le plan de restructuration de septembre prévoit des prix de l'acier supérieurs (1 539 USD/t en 2009, 1 350 USD/t en 2011 et 1 516 USD/t en 2014). Le plan de restructuration commun de juin prévoyait l'augmentation des salaires comme suit: 7,6 % en 2009, 7 % en 2010, 6 % en 2011 et environ 5 % en 2012; dans le plan de restructuration de septembre, le rythme de l'augmentation envisagé est plus faible: 5,8 % en 2009, 5 % en 2010, 4 % en 2011 et 2012 et 3 % après 2012 ([31]). Le plan de restructuration de juin prévoyait une inflation d'environ 2,2 %. Le plan de restructuration de septembre quant à lui prévoit une inflation plus élevée, commençant à 3,4 % en 2009 ([32]) avant de connaître un recul progressif ([33]) (jusqu'à 2,5-2,6 % après 2012).

(178) La principale différence entre les prévisions financières adoptées dans le plan de restructuration de septembre et celles adoptées dans le plan de juin concerne les bénéfices qu'il est prévu de tirer de la vente des navires et de l'activité autre que de construction navale; le plan de septembre prévoit en particulier des prix nettement plus élevés pour les transbordeurs de véhicules, un des deux produits phares du chantier naval; ce changement d'hypothèse influence considérablement les prévisions de bénéfices et de pertes.

([29]) Annexe 56 du plan de restructuration commun de septembre.
(*) 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.
([30]) *Source:* Goldman Sachs, «Global FX monthly analysis» de juin 2008.
([31]) Global Insight.
([32]) Commission européenne, prévisions économiques, printemps 2008.
([33]) Global Insight.

(179) Les prévisions de compte consolidé des bénéfices et des pertes de l'activité de construction navale et de l'activité autre que de construction navale présentées dans le plan de restructuration de septembre, indiquent des marges bénéficiaires positives à partir de 2009, qui devraient s'élever à 4,1 % en 2009, 3,1 % en 2010, 7,4 % en 2011 et 6,4 % à la fin de la restructuration en 2012. Les marges bénéficiaires devraient chuter à 4,3 % en 2014 (dégradation de la conjoncture) avant d'augmenter à nouveau pour s'établir à 7,7 % en 2017.

(180) Le plan de restructuration commun de juin comprenait un résumé d'une analyse de sensibilité qui examinait les effets de certaines variations des principales hypothèses qui sous-tendent les prévisions sur la valeur de l'indice EBIDTA sur 10 ans et sur les bénéfices cumulés sur la même période. L'analyse portait en particulier sur une appréciation du zloty de 5 groszy supplémentaires et sur une poursuite de la hausse de prix de l'acier et des salaires de 5 %. Le plan de restructuration commun de septembre comporte une analyse de sensibilité nouvelle et plus précise, qui présente en particulier les effets d'une appréciation de 5 % du zloty par rapport au dollar américain. Le plan de septembre suppose que la Pologne adoptera l'euro en 2013 et qu'à partir de ce moment, les fluctuations du cours du zloty par rapport au dollar américain n'auront plus d'influence sur l'activité du chantier. La nouvelle analyse de sensibilité montre les effets d'un recul du dollar de 5 % par rapport à l'euro sur la période 2013-2017 (après l'introduction de l'euro en Pologne).

(181) Les prévisions financières contenues dans le plan de restructuration de juin indiquaient que la période d'amortissement non actualisée (sans tenir compte des fluctuations de la valeur de l'argent au fil du temps) ne serait atteinte qu'à la 11e année d'activité, c'est-à-dire en 2019. Ce calcul tenait uniquement compte de l'exposition financière de l'investisseur (440 millions de PLN), ce qui signifie que les liquidités cumulées sur la période considérée ne sont comparées qu'aux capitaux injectés par l'investisseur, sans tenir compte du fait que l'État doit d'abord injecter un montant considérable dans le chantier naval. Le plan de restructuration prévoit que des coûts de restructuration d'un montant de près de 712 millions de PLN seront couverts par les futures liquidités de l'entreprise.

(182) Le plan de restructuration de septembre contient un calcul actualisé de la période d'amortissement, estimée à 10 ans. Le plan indique aussi qu'une grande partie des coûts de restructuration [712 millions de PLN ([34])] sera couverte par les futures liquidités de l'entreprise.

([34]) Par exemple, les obligations à l'égard d'organismes publics cumulées jusqu'à 2008, d'un montant 400 millions de PLN, seront remboursées à partir des liquidités supplémentaires générées en 2012-2018.

7. *PLAN DE RESTRUCTURATION ÉLABORÉ PAR PSC*

(183) La société PSC a été fondée en Pologne en 2007 dans le but d'acquérir le chantier naval de Gdynia. Elle appartient à deux autres sociétés, Marine Co et Maritim Shipyard, qui sont contrôlées par l'entrepreneur polonais Janusz Baran. Ces deux sociétés sont actives depuis les années 90 à Gdynia, Gdansk et Szczecin où elles construisent des navires et des bateaux. Elles travaillent comme sous-traitants pour des chantiers plus importants, principalement en Allemagne, en Norvège, aux Pays-Bas et en France, pour lesquels elles produisent des blocs et des sections et auxquels elles fournissent des services. Le groupe emploie au total 1 500 personnes.

a) ***Stratégie de vente***

(184) En ce qui concerne la stratégie de marché, le plan prévoit, d'une part, de concentrer l'activité sur la construction de porte-conteneurs, de transbordeurs de véhicules et de méthaniers et, d'autre part, de produire 10 navires d'assistance aux plateformes de forage par an. Le plan prévoit en outre que le chantier naval produira à l'avenir 12 navires par an, ce qui correspondrait à ses capacités de production après la fermeture de sa petite cale. À cet égard, dans la description de la production future, il est supposé que le nombre de navires construits passera de 6 en 2008 à 12 en 2009, puis à 17 en 2010 et jusqu'à 21 en 2012. Par ailleurs le modèle financier présenté, qui aurait servi à l'élaboration des prévisions financières, prévoit aussi une augmentation de la production jusqu'à 21 navires en 2012.

(185) Par ailleurs, le plan prévoit une diversification des activités du chantier naval et la construction d'un terminal à conteneurs sur le site actuel du chantier. Le plan indique qu'après la limitation de ses capacités de production, le chantier disposera d'un terrain non utilisé le long des quais sur lequel il serait possible de construire un terminal à conteneurs capable de traiter 150 000 EVP par an.

b) ***Restructuration industrielle et opérationnelle***

(186) Les principales mesures de restructuration proposées incluent une restructuration industrielle au moyen d'un plan d'investissement visant à augmenter la productivité, à réduire les coûts et à raccourcir le cycle de production. Le montant prévu dans le plan d'investissement pour l'activité de construction navale est estimé à 80 625 000 EUR. Des investissements à hauteur de 50 millions de PLN (environ 15 millions EUR) sont également prévus pour la construction du terminal à conteneurs. Au total, les investissements s'élèveraient donc à 95,6 millions EUR. Il est cependant indiqué, ailleurs dans le plan de restructuration, que la valeur totale des investissements est estimée à 131 millions EUR (443 millions de PLN). Aucune explication n'est fournie sur la raison de cet écart entre les deux chiffres. Le plan indique que la mise en œuvre de ces mesures devrait permettre de réduire les coûts d'un navire de 25 % sur 5 ans.

(187) En outre, le plan prévoit l'introduction d'un système de gestion informatique intégré couvrant tous les domaines d'activité du chemeier naval: de la conception de projet à la comptabilité, en passant par l'approvisionnement, les stocks, le traitement de l'acier, la planification et le suivi de la production.

(188) En ce qui concerne l'emploi, le plan envisage le maintien des effectifs à leur niveau actuel ou leur réduction à 650 personnes. Le plan n'indique pas quels facteurs pourraient influencer le choix en faveur de l'une ou l'autre de ces solutions. Le plan prévoit l'introduction d'un système d'incitations salariales.

(189) En ce qui concerne les grands problèmes du chemeier naval, notamment son exposition au risque de change et à la hausse des prix de l'acier, le plan propose l'introduction d'un système de clauses d'indexation dans les contrats et d'opérations de couverture naturelle (prise en charge des coûts dans la monnaie dans laquelle les recettes sont perçues).

(190) Le plan prévoit aussi que le financement de la construction des navires sera assuré par les acomptes garantis par le KUKE moyennant des primes plus avantageuses que celles normalement demandées à des entreprises en bonne santé, et par des prêts relais garantis par le Trésor public.

c) ***Restructuration financière***

(191) En ce qui concerne la restructuration financière, le plan prévoit la renégociation des contrats déjà conclus afin de limiter les pertes anticipées. Selon le plan, la restructuration devrait permettre d'augmenter les prix de 30 % (pour les porter au niveau des prix du marché) et de générer des revenus supplémentaires à hauteur de 100 millions d'USD.

(192) La mise en œuvre du plan est subordonnée à l'octroi d'une aide supplémentaire par l'État sous la forme d'une recapitalisation du chantier naval (515 millions de PLN), de l'annulation et du rééchelonnement des dettes à l'égard d'organismes publics (497 millions de PLN) et de la régularisation d'autres dépenses et obligations actuelles ou potentielles du chantier naval (par exemple, la prise en charge des pertes susceptibles de découler de la réalisation des contrats actuels ou de procédures judicaires en cours). Par ailleurs, l'investisseur exige de l'État l'assurance que le KUKE garantira la production pendant la période de restructuration moyennant une prime plus avantageuse que celle normalement demandée aux entreprises en bonne santé, et que le Trésor public garantira le financement de l'activité courante pour un montant de 297 millions de PLN.

d) ***Contribution propre***

(193) En ce qui concerne la contribution propre, le plan prévoit une recapitalisation du chantier naval par l'investisseur à hauteur de 500 millions de PLN, montent qui seraient destiné à financer les investissements et à couvrir les pertes anticipées en liaison avec la réalisation des contrats actuels. En outre, le plan suggère que la contribution propre de l'entreprise au financement du processus de restructuration inclut également les bénéfices tirés de la vente d'éléments d'actifs prévue (50 millions EUR) et ceux tirés de la vente d'éléments d'actifs qui a eu lieu après l'adhésion (124,5 millions de PLN). Sur cette base, on pourrait penser que le montant de la contribution propre serait porté à 675 millions de PLN. Toutefois, dans le plan de restructuration, l'investisseur annonce une contribution propre de 475 millions de PLN seulement.

e) ***Prévisions financières***

(194) Les prévisions financières sont établies sur la base d'un taux de change stable, fixé à 3,46 PLN/EUR et 2,2 PLN/USD. Les prévisions reposent sur l'hypothèse que le nombre de navires construits augmentera (jusqu'à 21 en 2012) et que l'investisseur entend réellement développer l'activité de construction navale du chantier: les ventes devraient s'élever à 1,2 milliard de PLN en 2008, puis progresser régulièrement jusqu'à atteindre 2,6 milliards de PLN en 2012 (soit une hausse de 116 % par rapport à 2008).

8. *MESURES COMPENSATOIRES*

(195) En collaboration avec son consultant externe et le chantier, la Commission a adopté la méthode suivante pour évaluer la réduction des capacités de production proposée par la Pologne en tant que mesure compensatoire.

(196) Pour que les mesures compensatoires aient un sens, la limitation des capacités de production doit être suffisante pour garantir que les futures capacités de production du chantier naval après la restructuration seront inférieures à leur niveau actuel.

(197) La Commission a d'abord évalué les capacités techniques actuelles du chantier naval et elle a constaté que le montage des navires sur les docks constituait un goulet d'étranglement dans le processus de construction qu'il n'était pas facile d'éliminer en faisant appel à une aide extérieure (externalisation). Conformément à la méthode adoptée par la Commission, que ni les autorités polonaises ni le chantier naval n'ont contestée, la capacité de production est calculée sur la base de la durée de montage d'un navire sur un dock et d'un portefeuille de navires typique (étant donné que des navires peuvent avoir une valeur en TBC différente mais une durée de montage identique).

(198) Lors de l'évaluation des capacités actuelles de production, il est tenu compte du temps effectivement nécessaire pour le montage d'un navire (d'un type donné) sur un dock. Ce temps doit refléter toutes les faiblesses actuelles du processus de production, telles qu'une faible productivité, des goulets d'étranglement, des installations obsolètes, un processus de production inefficace et des

problèmes de main d'œuvre. Les seuls facteurs susceptibles d'influer sur le temps de montage sont les contraintes financières du chantier, qui découlent de sa mauvaise situation financière. Un 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 naval pouvait être corrigée en se fondant sur l'hypothèse que le chantier n'aurait aucun problème pour accéder aux fonds de roulement qui lui sont nécessaires.

(199) Lors de l'estimation des capacités de production futures du chantier, il est tenu compte du temps qui sera *probablement* nécessaire pour le montage d'un navire (d'un type donné) sur le dock, en supposant que la productivité du chantier soit proche d'un niveau de référence établi par d'autres chantiers navals européens compétitifs. En d'autres termes, il y a lieu de tenir compte des effets de la modernisation indispensable des installations et de l'introduction de conditions de travail optimales (organisation, approvisionnement, main d'œuvre).

(200) Une modernisation est inévitable si le chantier naval veut redevenir viable à long terme. L'amélioration de la productivité qui en découlera permettra au chantier naval, d'une part, de réduire ses coûts et, d'autre part, d'accélérer la production. L'amélioration de divers aspects de la production entraînera également une hausse de la capacité de production, qu'il faut entendre au sens de la capacité de construire un certain nombre de navires. Il convient donc de remarquer que la fermeture de certaines installations, telles que la fermeture proposée de la cale SD I du chantier naval de Gdynia, peut être entièrement compensée par une augmentation des capacités de production de la seconde cale. Pour que les mesures compensatoires aient toujours un sens, les capacités de production doivent être réduites de sorte qu'à la fin de la restructuration, c'est-à-dire après la réalisation des investissements et l'augmentation de la productivité, elles soient inférieures à leur niveau actuel. Ce n'est qu'ainsi qu'il est possible de concilier les deux objectifs que sont le rétablissement de la viabilité à long terme, qui passe par une augmentation de la productivité, et la limitation de la perturbation de la concurrence au minimum nécessaire.

(201) Afin de garantir la cohérence de la méthode de calcul des capacités de production actuelles et futures, il convient d'utiliser le même assortiment de produits, c'est-à-dire les mêmes types de navires. À défaut, il est possible d'utiliser la notion de «navire type» (valeur TBC moyenne calculée sur la base du carnet de commandes du chantier naval).

(202) Initialement, le chantier de Gdynia affirmait que ses capacités techniques s'élevaient à 540 000 TBC. Après la présentation de la méthode décrite ci-dessus et son approbation par les services de la Commission et le chantier naval de Gdynia, celui-ci a indiqué que les hypothèses techniques pour le calcul des capacités de production actuelles, dans une situation dans laquelle le chantier naval ne serait soumis à aucune restriction financière, étaient une production en dock décomposée en cycles de trois mois, avec le montage simultané de 3 navires se trouvant à des étapes d'achèvement différentes (application partielle de la méthode semi-tandem sur la grande cale SD II), soit la construction de 14 navires par an. L'assortiment retenu était caractéristique du chantier, ce que confirment le carnet de commandes et la stratégie de vente présentée dans le plan de restructuration de 2006. Sur la base d'une valeur moyenne de 27 000 TBC par navire, les capacités actuelles du chantier naval, dégagé de toute contrainte financière, sont estimées à 378 000 TBC.

(203) Pour étudier l'influence des contraintes financières existantes sur le processus de production (de combien de semaines/mois le cycle de production se trouve prolongé en raison de retards d'approvisionnement uniquement liés au manque de fonds de roulement) et vérifier si l'importance de ces contraintes n'est pas sur ou sous-estimée, la Commission a comparé ce chiffre avec le meilleur résultat obtenu ces dernières années (12 navires, d'une valeur totale de 272 000 TBC en 2002). La Commission a d'abord fait remarquer que la différence entre le meilleur résultat de 2002 et les capacités techniques actuelles résultait partiellement de différences au niveau du carnet de commandes. Le chantier construit aujourd'hui des navires d'une valeur en TBC supérieure. Si, en 2002, le chantier naval avait construit des navires d'une valeur moyenne s'établissant à 27 000 TBC, sa production se serait élevée à 324 000 TBC. La différence restante peut être imputée aux contraintes financières qui pèsent sur le processus de production; elle correspond plus ou moins à deux navires d'une valeur en TBC moyenne, soit un écart de 14 %, ce que la Commission a considéré comme une hypothèse raisonnable.

(204) En ce qui concerne les capacités de production futures du chantier naval, en supposant que les deux cales seront exploitées, le chantier a expliqué que la cale la plus grande, SD II, pouvait être utilisée en production en mode simultané ou semi-tandem, ce qui permet la construction en parallèle de 4 coques à des stades d'achèvement différents. Ainsi, le chantier naval serait en mesure de construire 18 navires, sur la base d'un cycle de production de 3 mois par cale ([35]). Calculées en se fondant sur une valeur moyenne de 27 000 TBC par navire et sur l'exploitation de deux cales, les capacités de production futures s'élèveraient à 486 000 TBC. Après la fermeture de la plus petite cale (SD I), elles représenteraient 12 navires, soit 324 000 TBC, en se fondant sur une valeur moyenne de 27 000 TBC par navire.

([35]) Le chantier a confirmé que la durée d'un cycle de production sur une cale ne sera pas fondamentalement modifiée, dans la mesure où il est plus que probable que les investissements aboutiront à une réduction des coûts plutôt qu'à un raccourcissement du cycle de production.

(205) Sur la base de ces données, la Commission a considéré que la limitation des capacités de production après la fermeture de la cale SD I représenterait environ 14 %. Compte tenu du fait que le chantier naval ne disposerait alors plus que d'un seul site de mise à l'eau des navires, la cale SD II, et que le chantier a démontré, au moyen d'une d'analyse précise et crédible du seuil de rentabilité, que toute réduction des capacités de production de la cale SD II en plus de la fermeture de la cale SD I menacerait sa viabilité à long terme, les services de la Commission ont provisoirement indiqué que la fermeture de la cale sèche SD I proposée par la Pologne constituerait une mesure compensatoire suffisante.

(206) Le plan de restructuration commun élaboré par ISD Polska propose d'autres mesures compensatoires en liaison avec la stratégie de développement de l'activité adoptée. Dans le contexte de la procédure concernant les aides d'État accordées aux chantiers de Gdansk et de Gdynia, le plan prévoit les mesures compensatoires suivantes: la fermeture de trois cales au chantier naval de Gdansk avant le 31 décembre 2008, pour autant qu'il soit possible de transférer la production en cours du chantier de Gdansk vers la petite cale du chantier de Gdynia compte tenu des obstacles techniques, organisationnels et juridiques. Au cours de la réunion du 8 juillet 2008, ISD Polska a expliqué que, selon elle, les travaux pour adapter la petite cale sèche de Gdynia ne permettraient pas la fermeture des cales avant le second semestre 2009. Le plan de restructuration commun propose le report de la fermeture de deux cales jusqu'en juin 2009 et celui de la fermeture de la troisième cale jusqu'en octobre 2009 ([36]). Par ailleurs, les capacités de production du chantier seront limitées à 400 000 TBC par an pendant 10 ans à compter de l'adhésion de la Pologne à l'UE, c'est-à-dire jusqu'en 2014.

(207) Lors de la réunion du 30 septembre, ISD Polska a informé la Commission qu'il serait possible, à titre de mesure compensatoire complémentaire, de réduire le niveau de production à 360 000 TBC par an pendant 10 ans à compter de la fermeture des cales. Elle a également indiqué qu'il serait possible de fermer les cales plus tôt que ne l'envisageait le plan de restructuration du 12 septembre, à savoir avant fin avril 2009 pour les cales B3 et B5 et avant fin août pour la cale B1.

(208) Le plan de restructuration élaboré par PSC prévoit la vente de la plus petite cale au début de 2009. Les recettes qu'il est prévu de tirer de cette opération, estimées à 170 millions de PLN, viendraient renforcer les fonds de roulement du chantier naval.

([36]) Annexe 32 du plan de restructuration commun de septembre.

9. *AIDE D'ÉTAT ACCORDÉE AU CHANTIER NAVAL DE GDYNIA (SITUATION EN JUIN 2008)*

(209) Selon les renseignements communiqués par la Pologne, le chantier naval de Gdynia a obtenu, depuis le 1er mai 2004, les aides d'État dont la liste figure dans les tableaux 1 à 4.

(210) Le tableau 1 présente les mesures accordées 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 13 juillet 2007. Cette liste contient certaines des mesures énumérées dans la partie B de l'annexe I de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen.

(211) La Pologne a présenté des explications complémentaires concernant la restructuration des créances conformément à la procédure du chapitre 5a. Elle a aussi expliqué que le chantier naval avait transféré à l'opérateur ([37]) des éléments d'actifs dont la valeur représentait au moins 45 % de la valeur des obligations cédées ([38]). La Pologne est d'avis que l'élément d'aide s'élève donc à 55 % de la valeur nominale des obligations transférées à l'opérateur. Cette valeur nominale figure dans le tableau 1 ci-dessous.

(212) Les prêts couverts par une garantie du Trésor public, énumérés dans le tableau 1, ont été accordés à un taux correspondant au taux d'intérêt LIBOR 1M majoré de 100 points de base; au moment de l'octroi des garanties, les autorités polonaises estimaient le risque de non-respect des engagements à 60-70 %. Les garanties accordées par le Trésor public ont été assorties de sûretés prenant la forme d'une traite en blanc émise par le chantier naval et d'un acte notarié par lequel le chantier donne son accord à la vente d'actifs lui appartenant pour un montant correspondant à 120 % de la valeur de la garantie. Le Trésor public a fixé la prime de garantie à 0,4 % du montant couvert.

(213) Le tableau 1 présente aussi les prêts accordés par Korporacja Polskie Stocznie (ci-après «KPS») destinés à financer les besoins du chantier en fonds de roulement. Par lettres du 11 juillet 2007 et du 9 janvier 2008, la Pologne soutient que ces prêts ne constituent pas une aide d'État car les intérêts perçus correspondaient au risque lié au projet pour la réalisation duquel le prêt a été contracté.

(214) Pour les prêts accordés en 2005-2007, KPS a perçu des intérêts compris entre 9,6 % et 13,46 %, avec un taux d'intérêt fixe moyen s'établissant à 10,64 %. En outre, la société a facturé une redevance unique, d'un montant compris entre 0,1 % et 0,4 %. Selon les autorités polonaises, KPS a exigé la constitution de sûretés sous la forme de l'acceptation d'une exécution forcée, d'un accord de cession de créances, d'une promesse de paiement inconditionnelle, d'une traite en blanc ou de la mise en gage d'éléments d'actifs ([39]).

([37]) Entreprise publique chargée de restructurer les dettes à l'égard d'organismes publics conformément à la procédure du chapitre 5a.

([38]) Pour de plus amples informations sur la procédure de restructuration du chapitre 5a, voir le point 3.2. de la décision de la Commission d'ouvrir la procédure formelle d'examen.

([39]) Lettre du 9 février 2008, p. 15.

(215) Entièrement contrôlée par l'ARP, KPS a été créée en 2004 pour remplir la fonction de fonds de capital-risque de l'ARP. Initialement, son rôle consistait à réaliser la consolidation des trois principaux chantiers navals de Pologne, mais en 2006, ce projet a été abandonné. Selon les informations transmises par la Pologne en 2006 ([40]), KPS devait être financée par l'ARP, au moyen d'un apport d'actions dans d'autres sociétés et d'un crédit bancaire renouvelable garanti par l'ARP, destiné en particulier à soutenir le financement du chantier. Selon les informations disponibles sur le site internet du gouvernement polonais, KPS devait aussi appuyer l'activité de construction navale en Pologne en émettant des obligations entièrement garanties par l'ARP. Le document «Stratégie pour le secteur de la construction navale (chantiers maritimes) en Pologne en 2006-2010» ([41]) confirme effectivement que KPS devait générer des ressources en émettant des titres, pour un montant d'environ 100 millions d'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.

(216) Le tableau 2 énumère les mesures dont la Commission a été informée après le 13 juillet 2007, par lettres du 6 décembre 2007 et du 12 février 2008, à savoir deux prêts accordés par l'ARP pour financer le fonds de roulement (salaires et créances commerciales). Le tableau 2 recense aussi un prêt accordé par KPS en vertu de sa décision n° 2/11/2007, dont la Commission a été informée par lettre du 9 janvier 2008 ([42]); à cet égard toutefois, la Commission ne dispose d'aucune information précise concernant son montant ni sa durée. KPS a perçu un intérêt de 10,5 % et facturé une rémunération unique d'un montant égal à 0,1 %.

(217) Eu égard à la situation financière précaire du chantier naval, la Commission ne peut exclure qu'une autre aide de même nature ait été accordée au chantier naval de Gdynia.

(218) Le tableau 3 énumère les dettes du chantier naval de Gdynia à l'égard d'organismes publics non régularisées au 30 septembre 2007. La Pologne a transmis ces informations par lettre du 9 janvier 2008, en confirmant que le chantier naval de Gdynia ne s'acquittait pas régulièrement de ses obligations à l'égard d'organismes publics. La Pologne a indiqué que le chantier naval versait ses cotisations au ZUS (Sécurité sociale polonaise) pour autant que sa situation financière le lui permette au moment où elles sont exigées.

(219) L'annexe 1 de la lettre transmise par la Pologne le 9 janvier 2008 indique que les dettes à l'égard d'organismes publics s'élevaient, le 1er mai 2004, à 254 millions de PLN. Entre le 1er mai 2005 et le 30 septembre 2007, de nouvelles dettes ont été contractées, pour un montant de près de 362 millions de PLN. Pendant cette période, le chantier naval s'est acquitté de 194 millions de PLN ([43]). Il en résulte donc qu'au 30 septembre 2007, le total des sommes impayées était de 423 millions de PLN.

(220) Le chantier naval de Gdynia prévoyait de rembourser au moins une partie de ses dettes à l'aide de ressources provenant de sa recapitalisation par le Trésor public (à hauteur de 515 millions de PLN), elle-même subordonnée à l'injection de capitaux dans le chantier par un investisseur privé sélectionné dans le cadre du processus de privatisation décrit ci-dessus.

(221) Enfin, après l'adhésion de la Pologne à l'Union européenne, le chantier naval de Gdynia a bénéficié de certaines aides que la Pologne considère comme «accordés à des fins autres que la restructuration» (voir le tableau 4 ci-après). Concrètement, il s'agit d'une aide d'État consacrée à la recherche, au développement et à la formation, d'un montant de 412 000 PLN.

(222) En plus des mesures énumérées dans les tableaux 1 à 4 ci-après, le chantier naval de Gdynia a bénéficié d'autres aides.

(223) Premièrement, par lettre du 11 juillet du 2007 ([44]), la Pologne a notifié une série de mesures décrites comme des «mesures qui doivent être accordées […] à partir du 1er juillet 2007 et jusqu'à la fin du processus de restructuration».

(224) La Commission note principalement que ces mesures comportent une éventuelle annulation des intérêts échus entre le 1er juillet 2003 et le 15 mars 2005 sur les dettes à l'égard d'organismes publics soumises à restructuration conformément à la procédure du chapitre 5a, d'un montant total de 6 905 304 PLN. Selon la Pologne, la possibilité que ces intérêts soient annulés fait l'objet d'un litige entre le chantier naval de Gdynia et les autorités compétentes qui a été porté

([40]) Lettre du 17 février 2006 (enregistrée le 22 février 2006).
([41]) Stratégie pour le secteur de la construction navale (chantiers maritimes) en Pologne en 2006-2010, adoptée en août 2006, p. 30.
([42]) Tableau 3, p. 14.
([43]) La lettre de la Pologne ne permet pas de savoir clairement si tous les paiements réellement effectués l'ont été sans retard. La Commission note toutefois la situation générale du chantier naval, la confirmation par la Pologne que le chantier ne parvenait pas à remplir ses obligations à l'égard d'organismes publics, ainsi que le fait que, dans la plupart des cas où des paiements ont été effectués, les dettes n'ont pas été complètement honorées.
([44]) Annexe I, tableau 3.

devant la juridiction nationale. Ces intérêts étant liés aux dettes en principal restructurées conformément à la procédure du chapitre 5a et présentées dans le tableau 1 ci-après, la Commission considère que l'annulation de ces intérêts constitue également une aide d'État ([45]) et doit être couverte par la présente décision.

(225) La Commission attire aussi l'attention sur le fait que le tableau susmentionné fait apparaître plusieurs mesures de report de paiement ou d'annulation de dettes à l'égard d'organismes publics. On ne sait pas si ces mesures couvrent les dettes à l'égard d'organismes publics visées à l'annexe 1 de la lettre de la Pologne du 9 janvier 2008 (et présentées dans le tableau 3 ci-après).

(226) Qui plus est, le chantier naval de Gdynia a bénéficié de garanties sur sa production accordées par le KUKE (ci-après «garanties sur les acomptes» ou «garanties du KUKE»). Pratiquement toute la production de navires à partir du 1er mai 2004 a été financée grâce à ces garanties. Entre le 1er mai 2004 et le 12 juin 2008 (en ce qui concerne les navires construits au chantier de Gdynia, non au chantier de Gdansk, qui en était auparavant une filiale), le chantier naval de Gdynia a obtenu au total 108 garanties, pour un montant total de 3 095 529 638 PLN ([46]). La Pologne a indiqué, par lettre du 11 juillet 2007, que le KUKE continuerait d'accorder des garanties au chantier naval de Gdynia jusqu'à la fin de 2008.

(227) Le secteur de la construction navale se caractérise par le fait qu'en règle générale, les chantiers navals ne disposent pas de fonds de roulement suffisants pour financer la construction des navires sur leurs ressources propres et qu'ils dépendent de financements extérieurs, qui peuvent revêtir la forme de prêts (crédits de production) ou d'acomptes versés par les armateurs à titre de préfinancement de la 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 Gdynia par le KUKE visent à sécuriser les acomptes versés par les armateurs contre le risque de non-livraison du navire par le chantier.

(228) Selon les renseignements communiqués par la Pologne concernant le fonctionnement du système de garanties proposé par le KUKE ([47]), les garanties du KUKE étaient accordées au chantier naval de Gdynia comme suit: un contrat était d'abord 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 ultérieurs, 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, c'est-à-dire à la valeur totale des acomptes versés par l'armateur avant la livraison du navire. Ce risque était donc connu au moment où le KUKE décidait de garantir les acomptes versés par l'armateur. La garantie expirait le jour de la livraison du navire.

(229) Les activités du KUKE, organisme polonais de crédit à l'exportation, sont très diverses ([48]) et peuvent schématiquement être ventilées entre activités commerciales et activités menées au nom du Trésor public et garanties par celui-ci. Aux fins de ces dernières, un compte bancaire distinct, dénommé «Interes Narodowy», est prévu. Les garanties accordées au chantier naval de Gdynia relèvent en partie des activités regaranties par le Trésor public.

(230) Selon les renseignements communiqués par la Pologne, les garanties sur les acomptes ont été accordées par le KUKE au chantier naval de Gdynia en échange d'une prime dont le montant était proportionnel au montant de la garantie. Pour les garanties portant sur un montant ne dépassant pas 35 000 000 PLN, cette prime s'élevait à 2 % par an, tandis que pour les garanties portant sur un montant supérieur, elle était de 1 % par an. À titre de sûreté, le KUKE exigeait le transfert de la propriété du navire fini, du navire inachevé et des matériaux de construction. Les mêmes conditions devaient s'appliquer aux garanties accordées par le KUKE jusqu'à la fin de la période de restructuration (2012).

(231) Enfin la Commission fait remarquer que, le 3 juin 2008, la Pologne a adopté une décision concernant une recapitalisation supplémentaire du chantier de Gdynia portant sur un montant de 515 millions de PLN.

(232) Les tableaux 1 à 4 et les informations ci-dessus montrent qu'à partir du 1er mai 2004, le chantier naval de Gdynia a bénéficié d'aides pour une valeur nominale totale de 5 018 862 443 PLN (environ 1 434 millions EUR).

([45]) Les dettes restructurées conformément à la procédure du chapitre 5a ont été annulées une fois que les demandes des créanciers ont été au moins partiellement satisfaites à l'issue de la vente d'éléments d'actifs du chantier naval. Si les intérêts non acquittés sont inclus dans la procédure de restructuration conformément au chapitre 5a, il est probable qu'ils ne seront annulés qu'en partie.

([46]) La Pologne a fourni une liste de ces garanties par lettre du 26 juin 2008.

([47]) Lettre de la Pologne du 2 septembre 2005 en réponse à la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen.

([48]) Voir aussi la décision de la Commission du 18 juillet 2007 concernant l'affaire C 105/07 — Programme de garanties concernant les contrats d'exportation, notification succincte dans le JO C 214 du 13.9.2007, p. 3. En arrêtant cette décision, la Commission a considéré que le programme de garanties du KUKE en faveur d'entreprises en difficulté ne contenait pas d'élément d'aide d'État.

Tableau 1

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

	Organisme chargé de l'octroi de l'aide	Instrument d'aide	Base juridique	Référence de la décision ou du contrat	Date d'octroi de l'aide	Date d'entrée en vigueur	Durée de l'aide	Valeur nominale de l'aide (en PLN)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Trésor public	Garantie — navire 8276/1	Loi du 8 mai 1997 sur les cautions et garanties accordées par le Trésor public et certaines personnes morales (JO polonais nº 174 de 2003, point 1689) et ses modifications	Décret nº 198/2004 du Conseil des ministres du 24.8.2004	24.8.2004	3.9.2004	Jusqu'au 30.3.2006	75 000 000,00
2.	Trésor public	Garantie — navire 8276/2		Décret nº 198/2004 du Conseil des ministres du 24.8.2004	24.8.2004	3.9.2004	Jusqu'au 11.12.2006	75 000 000,00
3.	Trésor public	Garantie — navire 8245/1-4		Décret nº 213/2004 du Conseil des ministres du 7.9.2004	7.9.2004	17.9.2004	Jusqu'au 27.2.2007	82 531 200,00
4.	Trésor public	Garantie — navires 8148/11 et 8184/14-17		Décret nº 222/2004 du Conseil des ministres du 21.9.2004	21.9.2004	1.10.2004	Jusqu'au 15.1.2008	147 662 619,46
5.	Maréchal de la voïvodie de Poméranie	Annulation	Loi du 30 octobre 2002	Décision du président de l'ARP réf. UPP/11 mars 2005 du 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Ponctuelle	600 568,04 (*)
6.	PFRON	Annulation		Décision du président de l'ARP réf. UPP/11 mars 2005 du 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Ponctuelle	5 331 071,54 (*)
7.	Voïvodie de Poméranie	Annulation		Décision du président de l'ARP réf. UPP/11 mars 2005 du 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Ponctuelle	2 414 962,11 (*)
8.	Institut d'assurance sociale (ZUS)	Annulation		Décision du président de l'ARP réf. UPP/11 mars 2005 du 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Ponctuelle	23 048 186,93 (*)

1	2	3	4	5	6	7	8	9
9.	ARP	Injection de capital	Article 56 de la loi sur la vente et la privatisation des entreprises d'État (JO polonais nº 171 de 2002, point 1397) et ses modifications	Contrat (acte notarié, réf. A nº 3255/2005)	23.6.2005	27.6.2005	Ponctuelle	40 000 000,00
10.	Communauté de communes	Rééchelonnement de dettes	Loi du 30 octobre 2002	Réf. 200364/1/ZR – accord de restructuration du 22 novembre 2004	22.11.2004	Versements mensuels entre le 31.12.2004 et le 28.2.2006	Ponctuelle	419 543,25
11.	Trésor public	Garantie - navires 8184/21-25	Loi du 8 mai 1997 sur les cautions et garanties accordées par le Trésor public et certaines personnes morales (JO polonais nº 174 de 2003, point 1689) et ses modifications	Décret nº 93/2005 du Conseil des ministres	12.4.2005	12.9.2007	Jusqu'au 31.12.2007	97 098 200,00
12.	KPS	Prêt	Activité statutaire de KPS	Contrat de prêt nº 01/02/2005	10.2.2005	10.2.2005	8.3.2005	7 500 000,00
13.	KPS	Prêt	Activité statutaire de KPS	Contrat de prêt nº 02/04/2005	12.4.2005	20.4.2005	5.5.2005	7 500 000,00
14.	KPS	Prêt	Activité statutaire de KPS	Contrat de prêt nº 04/09/2005	21.9.2005	31.10.2005	4.1.2006	14 500 000,00
15.	KPS	Prêt	Activité statutaire de KPS	Contrat de prêt nº 02/07/2006	24.7.2006	3.8.2006	29.11.2006	10 000 000,00
16.	KPS	Prêt	Activité statutaire de KPS	Contrat de prêt nº 01/04/2006	21.4.2006	26.4.2006	30.7.2007	4 000 000,00
17.	KPS	Prêt	Activité statutaire de KPS	Contrat de prêt nº 01/12/2006	5.12.2006	5.12.2006 11.12.2006	7.2.2006	5 500 000,00 2 300 000,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9
18.	KPS	Prêt	Activité statutaire de KPS	Contrat de prêt nº 01/03/2007	20.3.2007	20.3.2007	20.9.2007	6 200 000,00
						29.3.2007		2 000 000,00
						23.4.2007		5 800 000,00
19.	Institut d'assurance sociale (ZUS)	Rééchelonnement de dettes	Demande du créancier	Pas encore formellement accordée, mais concrètement mise en œuvre		Par tranches jusqu'à la fin de 2008	Par tranches jusqu'à la fin de 2008	34 272 360,17
							Total	**648 678 711,50**

(*) Dettes restructurées conformément à la procédure du chapitre 5a. Le tableau indique la valeur nominale des obligations transférées à l'opérateur. Selon les autorités polonaises, des éléments d'actifs dont la valeur représentait au moins 45 % de la valeur des obligations ont également été transférés à l'opérateur.

Tableau 2

Aides d'État supplémentaires octroyées au chantier naval de Gdynia entre le 30 juin 2007 et le 15 février 2008 (données communiquées par les autorités polonaises)

	Organisme chargé de l'octroi de l'aide	Instrument d'aide	Base juridique	Référence de la décision ou du contrat	Date d'octroi de l'aide	Date d'entrée en vigueur	Durée de l'aide	Valeur nominale de l'aide (en PLN)
20.	ARP	Prêt	Article 56 de la loi sur la vente et la privatisation des entreprises d'État (JO polonais nº 171 de 2002, point 1397) et ses modifications	Contrat de prêt réf. OPP/11/07	4.12.2007	En deux tranches: 5.12.2007 4.1.2008	Au plus tard le 31.5.2008	40 000 000
21.	ARP	Prêt			5.2.2008			54 000 000
22.	KPS	Prêt	Activité statutaire de KPS	Contrat de prêt nº 02/11/2007				?

Tableau 3

Dettes contractées auprès d'organismes publics au 30 septembre 2007 (données communiquées par les autorités polonaises)

	Organisme accordant un report de paiement	Obligations concernées	Dette au 30 septembre 2007 (en PLN)
23.	Institut d'assurance sociale (ZUS)	Report de paiement des cotisations, paiement échelonné mai 2004 - septembre 2007	356 708 912
24.	PFRON	Report de paiement des cotisations, paiement échelonné mai 2004 - septembre 2007	12 192 821
25.	Ville de Gdansk	Report de paiement de la taxe sur les biens immobiliers, paiement échelonné mai 2004 - septembre 2007	50 872 523
26.	Ville de Gdansk	Report de paiement de la redevance pour l'utilisation des terrains, paiement échelonné 2005-2007	2 859 684
27.	Maréchal de la voïvodie de Poméranie	Report de paiement de la redevance environnementale, paiement échelonné mai 2004 - septembre 2007	361 781
		Total	**422 995 722**

Tableau 4

Aides d'État accordées au chantier naval de Gdynia à des fins autres que sa restructuration (données communiquées par les autorités polonaises)

	Organisme chargé de l'octroi de l'aide	Instrument d'aide	Objectif	Base juridique	Référence de la décision ou du contrat	Date d'octroi de l'aide	Date d'entrée en vigueur	Durée de l'aide	Valeur nominale de l'aide (en PLN)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
28.	ARP	Subvention	Recherche scientifique et développement	Projet mené dans le cadre d'INTERREG IIIC — Loi de finances 2005 du 22 décembre 2004 (JO polonais nº 278 du 29.12.2004, point 2755)	Note de débit nº 05/ERR/2006	30.5.2006	30.5.2006	Ponctuelle	1 322,19

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
29.	Ministère de l'éducation et des sciences	Subvention		Règlement du directeur du comité de la recherche scientifique du 30 novembre 2001 (JO polonais nº 146, point 1642) et ses modifications	Projet UE G3RD-CT-2002-00822-FASTPOD	26.6.2006	26.6.2006	Ponctuelle	49 571,98
30.	Ministère de l'éducation et des sciences	Subvention			Décision nº 03797/C.ZR6-6/2005	12.12.2005	20.11.2006	Projet à réaliser avant le 31.1.2009	279 825,51
31.	Ministère des sciences et de l'enseignement supérieur	Subvention		Loi du 8 octobre 2004 sur le financement de la recherche (JO polonais nº 238, point 2390) et ses modifications	Décision nº 03858/C.ZR8-6/2006	1.9.2006	20.11.2006	Projet à réaliser avant le 31.3.2009	36 509,45
32.	Ministère des sciences et de l'enseignement supérieur	Subvention	Recherche scientifique et développement	Loi du 12 janvier 1991 instituant le comité de la recherche scientifique (JO polonais nº 33 de 2001, point 389)	Décision nº 960/E-594/SPB/5.PR UE/DZ 29/2003-2005	31.1.2003	30.6.2005	30.6.2005	37 906,00
33.	Agence polonaise pour le développement des entreprises	Subvention		Règlement du ministre de l'économie et de l'emploi du 16 septembre 2004 relatif à l'octroi, par l'agence polonaise pour le développement des entreprises, d'une aide financière dans le cadre du programme opérationnel sectoriel «Développement des ressources humaines 2004-2006» (JO polonais de 2007, point 2115)	Contrat nº 30/2006/efs/gdy formation financée par le FSE du 20.1.2006	2.2.2006	25.5.2006	Ponctuelle	4 253,02
34.	Agence polonaise pour le développement des entreprises	Subvention		Règlement du ministre de l'économie et de l'emploi du 16 septembre 2004 relatif à l'octroi, par l'agence polonaise pour le développement des entreprises, d'une aide financière dans le cadre du programme opérationnel sectoriel «Développement des ressources humaines 2004-2006» (JO polonais de 2007, point 2115)	Contrat nº WSAiB/039	1.2.2007	13.3.2007	Ponctuelle	2 209,94
								Total	**411 598,09**

III. ÉVALUATION

1. *COMPÉTENCES DE LA COMMISSION*

(233) L'annexe IV, point 3, du Traité d'adhésion définit la procédure transitoire. Elle établit le cadre juridique permettant d'évaluer les régimes d'aides ainsi que les aides individuelles qui sont mis à exécution dans un nouvel État membre avant son adhésion à l'Union européenne et qui sont toujours applicables après cette date.

(234) Les mesures mises à exécution avant l'adhésion et qui ne sont plus applicables après cette date ne peuvent pas être examinées par la Commission ni dans le cadre de la procédure transitoire ni conformément à la procédure établie dans l'article 88, paragraphe 2, du traité CE.

(235) Néanmoins les mesures qui n'ont pas été mises à exécution avant l'adhésion seront examinées par la Commission comme une aide notifiée ou comme une aide illégale conformément à la procédure établie dans l'article 88, paragraphe 2, du traité CE.

(236) Le critère utilisé pour déterminer la date de mise à exécution d'une mesure donnée est celui d'évaluation dès l'application des mesures d'aide est l'acte juridiquement contraignant par lequel l'autorité nationale compétente s'engage à accorder l'aide ([49]). Le caractère juridiquement contraignant d'un acte administratif est déterminé par la loi nationale. Néanmoins la Commission doit avoir la possibilité de réviser ces actes administratifs, en particulier dans les cas limites, et de juger de leur forme et de leur contenu, afin d'évaluer s'ils pouvaient avoir créé une confiance légitime auprès des bénéficiaires, que ces derniers pourraient invoquer devant un tribunal polonais. Ce pouvoir d'analyse d'un acte administratif national donné à la Commission est indispensable pour qu'elle puisse exercer sa compétence exclusive en ce qui concerne l'acceptation des dérogations à l'interdiction générale des aides d'État relatives à des mesures mises à exécution en Pologne après le 1er mai 2004.

(237) Une mesure d'aide mise à exécution avant l'adhésion est applicable après l'adhésion, si elle peut encore donner lieu à l'octroi d'une aide supplémentaire ou à une augmentation du montant de l'aide déjà accordée, c'est-à-dire si le niveau d'intervention précis de l'État n'est pas connu à la date à laquelle la mesure a été mise à exécution et reste inconnu à la date de l'adhésion.

([49]) Arrêt du Tribunal de première instance du 14 janvier 2004 dans l'affaire T-109/01, Fleuren Compost/Commission, point 74, REC 2004, p. II-127

(238) Dans sa décision d'ouvrir procédure formelle d'examen, la Commission a conclu, sur la base des informations transmises par la Pologne, qu'une série de mesures, qui lui avaient été notifiées le 29 avril 2004, constituait en réalité une nouvelle aide, soit illégale, soit notifiée car octroyée après le 1er mai 2004, jour de l'adhésion de la Pologne à l'UE. Les remarques transmises par la Pologne et des tiers après le début de la procédure formelle d'examen, n'ont pas permis de modifier la décision de la Commission. La Commission maintient en particulier qu'elle possède des compétences pour évaluer la compatibilité avec le marché commun des mesures indiquées dans la partie B de l'annexe I de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen. La Commission attire l'attention sur le fait que certaines de ces mesures ont été abandonnées, (mesures 33 et 34 dans la partie B à l'annexe I de la décision d'entreprendre la procédure formelle d'examen).

(239) La Commission présente ci-après les raisons de la non-acceptation de l'argumentation de la Pologne et des parties intéressées.

a) ***Restructuration de la dette à l'égard d'organismes publics conformément à la procédure du chapitre 5a***

(240) La Commission est d'accord avec la position du bénéficiaire que l'événement décisif qui a donné lieu à l'annulation partielle des dettes à l'égard d'organismes publics, conformément à la procédure du chapitre 5a, a été l'adoption de la décision de restructuration par le président de l'ARP. toutefois, la Commission ne peut pas être d'accord avec la constatation que la décision a été prise le 19 avril 2004, c'est-à-dire avant l'adhésion de la Pologne à l'UE. La Commission a expliqué sa position dans la décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen et ni la Pologne ni le bénéficiaire n'ont présenté d'observations à ce sujet. La Commission répète que la décision du 19 avril était uniquement une décision qui approuvait le plan de restructuration du 2004 et non pas une décision de restructuration des dettes à l'égard d'organismes publics conformément à la procédure du chapitre 5a. Le président de l'ARP n'a pas pu publier la décision de restructuration avant l'adhésion, parce qu'il n'avait pas l'accord nécessaire de tous les créanciers publics engagés dans cette restructuration ([50]) conformément à la procédure du chapitre 5a. La Commission constate que le président de l'ARP a reconnu ce fait lorsqu'il a indiqué dans sa décision du 19 avril 2004 qu'il faudrait une décision supplémentaire pour achever la restructuration conformément à la procédure du chapitre 5a et quand il a finalement publié les décisions concernant la restructuration le 4 janvier 2005, c'est-à-dire après l'adhésion de la Pologne à l'UE.

([50]) Description détaillée de la procédure du chapitre 5a — voir point 3.2 de la décision de la Commission.

(241) La Commission ne peut accepter l'argument du bénéficiaire selon lequel l'accord de tous les créanciers publics engagés dans la restructuration de leurs créances vis-à-vis du chantier naval de Gdynia, conformément à la procédure du chapitre 5a, constituait un acte juridique contraignant exigé par l'arrêt dans l'affaire Fleuren Compost. Le bénéficiaire a essentiellement fait valoir que le chapitre 5a n'était pas une «lex specialis» par rapport aux autres lois permettant la restructuration des dettes à l'égard d'organismes publics et que le rôle du président de l'ARP était de diriger et de faciliter le processus de restructuration, non pas de remplacer les autorités concernées et compétentes pour des dettes spécifiques. La Commission considère qu'une telle interprétation du droit polonais est en contradiction avec ce que la Pologne a exprimé jusqu'à ce jour et avec le texte et la logique du chapitre 5a. Comme le bénéficiaire l'a indiqué, la loi du 30 octobre 2002 «n'interdit pas aux autorités chargées de la restructuration d'annuler des créances, si une telle décision est autorisée par les dispositions générales». Toutefois, si elles prenaient une telle décision, les dettes ne seraient plus soumises à la procédure du chapitre 5a, avec tous les avantages qui en résultent, comme les a énumérés le bénéficiaire: la possibilité d'obtenir un prêt de l'ARP, la suspension des procédures d'exécution en cours, la suspension des procédures de faillite et l'annulation des intérêts non payés.

(242) La Commission ne peut pas accepter l'argument du bénéficiaire selon lequel aucun intérêt sur les créances restructurées conformément à la procédure du chapitre 5a ne courait après le 30 juin 2006. Cette interprétation de la législation polonaise a été rejetée par la Pologne. Par ailleurs la Pologne a notifié en tant que nouvelle aide l'annulation prévue (partielle) des intérêts accumulés après le 30 juin 2006, de sorte qu'il est évident qu'il y avait effectivement eu accumulation d'intérêts.

b) ***Mesures 28-34 mentionnées à la partie B de l'annexe I de la décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen.***

(243) La Commission ne peut pas accepter l'argument de la Pologne selon lequel l'aide en cause a été accordée «de facto» sur la base du fait que toutes les autorités compétentes avaient fait des déclarations verbales au cours de la réunion du groupe de travail gouvernemental chargé de la restructuration des chantiers navals polonais (groupe de la construction navale). Toutes ces déclarations, si tant qu'il y en ait eu, ont été purement verbales et pour qu'elles puissent créer une attente légitime en vertu du droit polonais, il fallait que des mesures d'exécution soient aussi arrêtées.

c) ***Apport de capitaux de la part de l'ARP***

(244) L'argument du bénéficiaire selon lequel la mesure a été accordée avant l'adhésion, car le niveau d'intervention précis était connu avant le jour de l'adhésion résulte de la mauvaise compréhension du point 3 de l'annexe IV du traité d'adhésion. Pour qu'une mesure puisse être considérée comme une aide antérieure, elle doit remplir deux conditions: avoir été accordée avant l'adhésion, (ce qui est équivalent à une décision juridiquement contraignante de l'autorité compétente qui accorde l'aide) et «ne pas être applicable après l'adhésion». Ce sont deux conditions distinctes et cumulatives. L'argument du bénéficiaire confirmant que le niveau d'intervention de l'État était connu avant l'adhésion, se réfère à la deuxième condition, et non pas au moment précis où l'aide a été accordée.

(245) La Commission ne peut pas accepter l'argument de la Pologne selon lequel la condition de souscription de nouvelles actions dans un délai de 6 mois était purement formelle. La Commission fait valoir qu'en réalité, après l'écoulement de la période de 6 mois, deux nouvelles décisions distinctes étaient nécessaires: une nouvelle résolution de l'assemblée générale des actionnaires concernant l'augmentation du capital et une décision concernant la souscription des actions proprement dite. Il semble que le droit commercial polonais prévoit que le droit d'une société à une recapitalisation court dès le jour de l'adoption de la décision concernant l'augmentation du capital (c'est-à-dire la première décision du 17 février 2004). L'enregistrement est important pour les contacts extérieurs de la société et non pas pour ses relations avec les actionnaires. Cependant, l'absence d'enregistrement a aussi des effets juridiques pour les relations de la société avec ses actionnaires: si l'enregistrement n'est pas effectué dans un délai de 6 mois, la décision concernant l'augmentation de capital expire et la recapitalisation ne peut avoir lieu. Dans ce cas-là, une nouvelle résolution des actionnaires est nécessaire pour procéder à l'augmentation de capital. Une telle résolution a été en effet adoptée par l'assemblée générale des actionnaires, le 4 mars 2005. Toutefois, le fait que cette résolution n'ait pas été adoptée à l'unanimité, (trois grands actionnaires ont voté contre), constitue une preuve que cette résolution ne peut pas être considérée comme une condition strictement formelle. Par ailleurs la Commission remarque qu'en fin de compte le capital a été souscrit par l'ARP et non pas par le Trésor public. Pour cette raison, la résolution du 17 février ne peut pas être considérée comme une décision finale contraignante d'octroyer l'aide sous forme d'une injection de capital, identifiée comme mesure 32 dans la partie B de l'annexe I de la décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen.

(246) Enfin, la Commission constate que ni la Pologne ni le bénéficiaire n'ont contesté sa conclusion que les mesures 19 à 27 dans la partie B de l'annexe I de la décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen constituent une nouvelle aide qui relève de ce fait de la compétence de la Commission conformément à l'article 88 du traité CE.

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

2.1. EXISTENCE D'UNE AIDE D'ÉTAT

(247) 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 les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.

(248) La Commission estime que l'aide décrite dans les considérants 209 à 232 a été accordée par l'État ou au moyen de ressources d'État et a présenté un caractère sélectif car elle a été destinée à une seule société.

(249) Le chantier naval de Gdynia est l'un des plus grands chantiers navals en Europe. Il est un concurrent actif des chantiers allemands et danois sur le marché des porte-conteneurs, comme l'ont reconnu la Pologne et le bénéficiaire, et comme l'ont indiqué le Danemark et l'association danoise des constructeurs navals dans leurs observations suite à la décision de la Commission d'ouvrir la procédure formelle d'examen. À la fin de 2006, les navires porte-conteneurs constituaient plus de 26 % des commandes des chantiers navals européens ([51]).

(250) Il semble que le chantier naval de Gdynia est le seul au sein de l'UE qui produisait un certain type de transroulier – des grands navires pour le transport de voitures. Une telle spécialisation ne signifie pas que le chantier naval de Gdynia n'est pas en concurrence, au moins potentiellement, avec d'autres chantiers de l'UE. La Commission attire l'attention sur le fait qu'il existe un niveau important de substituabilité de l'offre, au moins dans le secteur des navires cargo ([52]), bien que compte tenu de la structure de la demande concernant de différentes catégories de cargos, ces navires n'appartiennent pas à un marché unique.

(251) Cela signifie que d'autres chantiers navals de l'UE peuvent ne pas rencontrer des obstacles importants les empêchant de commencer la production de navires transporteurs des voitures, tout au moins pas des obstacles de nature technologique (installations de production, know-how, etc.). Cependant le subventionnement continu du chantier de Gdynia qui lui permettait de conclure des contrats sans prise en compte totale du risque en jeu, pourrait avoir constitué un obstacle important empêchant d'autres chantiers d'accéder au marché des navires de transport de voitures.

(252) La Commission note que le chantier naval de Gdynia travaille aussi dans d'autres segments de production de navires de charge (cargos): il vend des navires polyvalents, des navires-citernes, des chimiquiers, des vraquiers et des méthaniers. Par exemple à la fin de l'année 2006, les chimiquiers et les transporteurs de produits constituaient 8 % environ des commandes des chantiers navals européens ([53]). Les chantiers allemands et roumains sont particulièrement actifs dans ces segments.

(253) La Commission conclut, en tenant compte des observations qui précèdent, que l'aide d'État accordée au chantier naval Gdynia a affecté le commerce entre les États membres.

(254) Enfin, la Commission doit définir si les moyens accordés au chantier naval de Gdynia ont constitué un avantage indu et ont par conséquent faussé ou menacé de fausser la concurrence. La Commission constate que les autorités polonaises n'ont pas contesté la qualification d'aides d'État des mesures couvertes par la présente décision, à l'exception des prêts accordés par KPS et des garanties fournies par le KUKE, qui, pour les autorités polonaises, respectent le principe de l'investisseur dans une économie de marché.

(255) Ci-après, la Commission explique d'abord la raison pour laquelle elle a estimé que le défaut constant d'exécution forcée des créances publiques n'a pas satisfait au critère du créancier dans une économie de marché. Ensuite la Commission examine les mesures contestées par la Pologne et enfin les conditions dans lesquelles l'aide couverte par la présente décision a été accordée et son impact sur la concurrence.

a) ***Défaut constant d'exécution forcée des créances publiques***

(256) Le principe que le défaut constant d'exécution forcée des créances publiques peut en soi constituer une aide d'État est établi dans la jurisprudence ([54]). Les informations

([51]) Rapport annuel 2006-2007 du CESA (Community of European Shipyards'Associations).

([52]) En ce qui concerne les navires de passagers, y compris les navires de croisières, il existe des obstacles importants empêchant l'accès au marché de la vente.

([53]) Rapport annuel 2006-2007 du CESA (Community of European Shipyards'Associations).

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

fournies par les autorités polonaises ([55]) démontrent clairement que le chantier naval de Gdynia a un retard considérable dans le remboursement de ses dettes à l'égard d'organismes publics qui remonte à 2004. Le chantier remboursait ses dettes sporadiquement et ses dettes en cours étaient continuellement reportées, probablement sans aucune décision formelle des créanciers publics, ou bien faisaient l'objet d'un échéancier de paiements. Concernant les dettes à l'égard d'organismes publics restant à rembourser au 30 septembre 2007 (443 millions de PLN au total), la Pologne a expliqué que le bénéficiaire avait l'intention de les rembourser à l'aide des moyens provenant de l'injection de capitaux par le Trésor public après la privatisation du chantier naval. Cette dernière étant incertaine et avec un délai incertain, l'intention du chantier permet de penser que dans la pratique les dettes à l'égard d'organismes publics étaient réellement ajournées pendant une période illimitée ou non spécifiée, et n'étaient remboursées qu'occasionnellement en fonction du flux de trésorerie du chantier. La Commission est d'avis qu'aucun créancier respectant les principes de l'économie de marché n'accepterait un report aussi illimité de ses créances, qui seraient conditionnées par la privatisation incertaine et la recapitalisation par l'État (une telle acceptation constituant une aide d'État d'une légalité douteuse et d'une compatibilité avec le marché unique incertaine). En outre, rien n'indique que les créanciers publics aient entamé une action quelconque pour obtenir le remboursement de leurs créances par le chantier naval de Gdynia, en particulier par la voie de l'exécution forcée ou du droit de la faillite. La Commission a conclu par conséquent que le défaut constant d'exécution forcée des créances publiques représente un avantage que le bénéficiaire n'aurait pas obtenu d'un créancier d'une économie de marché et constitue par conséquent une aide d'État au même titre qu'un prêt sans intérêt.

b) ***Mesures qui, de l'avis de la Pologne, satisfont au critère de l'investisseur privé***

Prêts accordés par KPS

(257) La Commission ne peut admettre l'argument de la Pologne selon lequel l'aide sous forme de crédits fonds de roulement était dénuée de tout caractère d'aide d'État. La Commission fait observer que le taux d'intérêt perçu par KPS était environ 400 points de base au-dessus du niveau du taux de référence. La Commission note aussi que le chantier naval de Gdynia était depuis quelques années dans une situation financière très difficile, ses dettes dépassant considérablement ses actifs. Le chantier naval de Gdynia n'a pas pu obtenir de financement extérieur pour sa production. Son fonds de roulement était financé par des acomptes, entièrement couverts par des garanties du KUKE, des prêts couverts entièrement par le Trésor public et des prêts de KPS. Le taux d'intérêt perçu par KPS ne semble pas refléter correctement le risque encouru. Même si KPS exigeait des garanties, leur valeur inspire des doutes; il faut rappeler que le KUKE et le Trésor public exigeaient des garanties semblables, et si l'on considère le ratio actifs/dettes du chantier naval de Gdynia, il est probable que KPS ne pouvait pas obtenir des garanties de premier rang sur des actifs du chantier. Quoi qu'il en soit, la Pologne n'a pas transmis des renseignements détaillés permettant à la Commission d'évaluer la valeur réelle des garanties exigées.

(258) Par ailleurs il n'y a aucune différence entre les prêts accordés par KPS et les prêts accordés par l'ARP, propriétaire de KPS. Il est difficile d'être d'accord avec l'argumentation de la Pologne qui fait valoir que les prêts accordés par l'ARP constituent une aide d'État, alors que les prêts accordés par sa filiale, KPS, sont conformes au principe de l'investisseur dans une économie de marché.

(259) Enfin la Commission attire l'attention sur le fait que KPS a été créée comme un fond contrôlé par l'État avec des objectifs d'intérêt général: son financement était entièrement assuré et garanti par l'État via 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 dans les chantiers navals jusqu'au moment de leur reprise par des investisseurs privés». La stratégie destinée à atteindre des objectifs non seulement économiques mais aussi sociaux et macro-économiques ([56]), dote KPS de différents pouvoirs tout comme l'ARP, le Trésor public et d'autres institutions publiques compétentes. Les relations financières de KPS avec l'ARP et le Trésor public sont explicites et KPS fonctionne comme un outil permettant le transfert des actifs du budget de l'État destinés aux chantiers en Pologne, dont le chantier naval de Gdynia.

(260) Compte tenu de ce qui précède, la Commission conclut que KPS en accordant des crédits fonds de roulement au chantier naval de Gdynia n'a pas agi comme un investisseur en économie de marché. Ces prêts dont la liste figure au considérant 158, tableaux 1 et 2, constituent donc une aide d'État.

([55]) En particulier, l'annexe 3 à la lettre du 9 janvier 2008.

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

Garanties du KUKE

(261) Dans les observations transmises après la décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen, la Pologne a prétendu que les garanties accordées par le KUKE au chantier naval de Gdynia ne constituaient pas une aide de l'État. La Commission ne peut pas accepter cette affirmation.

(262) En premier lieu, la Commission rappelle que les garanties de restitution d'acomptes accordées par KUKE sont garanties par le Trésor public et que les opérations qui y sont liées sont inscrites sur un compte bancaire séparé au nom de «Interes Narodowy». Dans le cas où ce compte n'est pas suffisamment approvisionné, le KUKE peut soit obtenir un prêt du Trésor public, soit profiter des garanties de crédits du Trésor public.

(263) Deuxièmement la Commission rappelle sa décision du 18 juillet 2007 dans l'affaire n° 105/2007 ([57]), par laquelle elle a approuvé le régime en vertu duquel le KUKE gère son programme d'assurance à l'exportation garanti par le Trésor public, et a jugé qu'il ne contient pas d'élément d'aide d'État. Actuellement, ce régime couvre le type de garanties de production dont le chantier de Gdynia profite depuis quelques années. La Commission note que le régime exclut ([58]) explicitement les entreprises en difficulté financière au sens des lignes directrices communautaires concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté. Ce régime se caractérise par le fait que les primes des garanties sont calculées sur la base d'une analyse des risques. Par exemple, la prime de garantie pour une entreprise appartenant à la catégorie de risque la plus élevée correspond à […] % p.a. pour des garanties inférieures à 2 ans et […] % p.a. pour des garanties de plus de 2 ans. Le taux de base est de […] % p.a.. À titre de comparaison, les garanties accordées par le KUKE au chantier naval de Gdynia étaient taxées d'une prime de 2 % p.a. si la garantie ne dépassait pas la somme de 35 000 000 PLN et d'une prime de 1 % p.a si la garantie dépassait cette somme.

(264) Par conséquent, il est clair que le chantier naval de Gdynia n'a pas droit aux garanties, décrites ci-dessus et approuvées par la Commission comme ne contenant pas d'aide d'État. Il en résulte que les garanties accordées au chantier naval de Gdynia ne sont pas exemptes d'un élément d'aide d'État.

(265) Il est évident, en outre, que la prime de garantie appliquée au chantier naval de Gdynia est bien inférieure à la prime de base appliquée pour les garanties d'entreprises prospères, et plusieurs fois inférieure à la prime imposée aux entreprises à haut risque qui sont toutefois éligibles au régime décrit ci-dessus. La Commission conclut que la prime de garantie appliquée au chantier naval de Gdynia ne correspond pas à une prime commerciale et que pour cette raison ces garanties constituent une aide d'État.

(266) Troisièmement, conformément à la Communication de la Commission sur l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'État ([59]), pour qu'une garantie individuelle accordée par l'État ne constitue pas une aide d'État, l'emprunteur ne peut pas être en difficulté financière. Il est évident que tel n'est pas le cas en l'espèce. Conformément à cette même communication, si l'emprunteur se trouve dans une situation économique difficile, l'élément d'aide de la garantie peut être aussi élevé que le montant couvert par la garantie.

(267) Enfin, la Commission remarque que le chantier naval de Gdynia comptait exclusivement sur les garanties du KUKE et du Trésor public et n'a pas réussi à obtenir d'autres garanties sur le marché.

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

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

(269) La Commission considère qu'en s'appuyant complètement sur des aides d'État, le chantier naval de Gdynia a pu s'engager dans des actes anticoncurrentiels, comme fixer des prix inférieurs aux coûts de production, sans jamais subir les conséquences que de telles pratiques entraînent normalement, à savoir l'exclusion du marché.

(270) Par ailleurs, la Commission remarque que l'un des principaux problèmes à long terme du chantier naval de Gdynia a été la conclusion de marchés aboutissant à des pertes du fait de la hausse du zloty par rapport au dollar, devise principale dans l'industrie navale, et l'augmentation des prix des tôles d'acier au niveau mondial. Ces facteurs extérieurs avaient déjà été mentionnés comme constituant des menaces essentielles pour la poursuite de l'activité du chantier au moment du plan de restructuration de 2002, puis dans sa version amendée de 2004, et ensuite dans le nouveau plan de restructuration de 2006 et enfin lors de la privatisation en 2008.

([57]) Décision de la Commission du 18 juillet 2007 dans l'affaire N 105/2007, Régime de garantie pour les contrats à l'exportation, résumé dans le JO C 214 du 13.9.2007.

([58]) Article 3, point 1, paragraphe 1, de la loi 111/2006 du Comité de la Politique des garanties à l'exportation du 20 décembre 2006.

([59]) JO C 71 du 11.3.2000, p. 14.

(271) Malgré ces menaces que la direction du chantier connaissait, le chantier a continué à conclure des marchés sans prendre aucune mesure pour diminuer les risques. Cette pratique commerciale s'est poursuivie pendant la période de l'essor exceptionnel de la construction navale entre 2004 et 2008, quand les prix des navires ont atteint des records. De ce fait-là, le chantier a réussi à maintenir son activité et ses emplois, au coût, toutefois, de pertes considérables dans la production courante du chantier. Conformément au rapport sur la diligence due, établi par la société Amber dans la première moitié de l'année 2008, le carnet de commandes actuel avec des livraisons prévues pour 2008 et 2009 est aussi menacé d'un risque de pertes considérables causées par des marchés déficitaires, conclus sans aucune mesure de limitation des risques; la Pologne a confirmé ce fait.

(272) Sur cette base, la Commission conclut que toute l'aide accordée au chantier naval de Gdynia décrite dans la partie II, considérant 7, était de nature à fausser ou à menacer de fausser la concurrence sur le marché de la construction navale.

Conclusion

(273) La Commission considère donc que l'ensemble des mesures accordées au chantier naval de Gdynia constituent les aides d'État, au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

2.2 **Possibilité pour la Pologne et les tiers de présenter des observations**

(274) Par la décision du 1er juin 2005, la Commission a ouvert une procédure formelle d'examen d'une série des mesures, dont la restructuration des dettes (abandon de créances, reports, modifications de l'échéancier de paiement), fondées sur plusieurs motifs de droit et concernant un certain nombre de créanciers publics, l'injection de capitaux, les garanties de la production accordées par le Trésor public et les mesures de rassemblement de capitaux (émission d'obligations et conversion de créances en actions).

(275) La Commission a également mentionné clairement qu'elle ne pouvait pas accepter l'argument de la Pologne selon lequel les acomptes des armateurs devaient être considérés comme une contribution propre. Elle a exprimé des doutes à cet égard se demandant si les garanties de restitution d'acomptes accordées par le KUKE ne constituaient pas une aide d'État et a annoncé qu'elle allait procéder à l'examen de la nature de ces acomptes.

(276) Les autorités polonaises et le bénéficiaire ont présenté des observations; cependant, même s'ils ont contesté la compétence de la Commission d'apprécier la compatibilité de certaines des mesures en cause, ils n'ont pas contesté la conclusion de la Commission que, dans la mesure où ces mesures ont été accordées après l'adhésion de la Pologne à l'UE, elles constituaient une nouvelle aide au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE. Le caractère des garanties accordées par le KUKE, qui étaient réputées ne pas contenir d'élément d'aide d'État, constituait la seule exception. La Pologne a par la suite aussi fait valoir que les prêts accordés par KPS ne constituent pas non plus des aides d'État. La Commission a passé en revue les arguments de la Pologne et du bénéficiaire dans les considérants qui précèdent.

(277) Au cours de l'examen de la Commission, la stratégie des autorités polonaises en tant qu'actionnaire majoritaire du chantier naval de Gdynia a changé à plusieurs reprises de manière significative, ainsi que cella est décrit plus haut. La stratégie de la consolidation du secteur naval est devenue une stratégie de séparation des chantiers navals de Gdansk et de Gdynia et de privatisation partielle du chantier de Gdynia, pour ensuite devenir une stratégie de privatisation totale. L'avenir de cette dernière stratégie est tout aussi problématique vu le manque manifeste d'intérêt de la part des opérateurs du marché à racheter le chantier naval.

(278) Comme indiqué ci-dessus, la Commission a eu des contacts réguliers avec les autorités polonaises en leur qualité de propriétaire du chantier naval de Gdynia, et avec le chantier naval de Gdynia lui-même. Elle a régulièrement signalé à la Pologne ainsi qu'au chantier naval de Gdynia que toutes les mesures accordées au chantier naval à l'aide de fonds publics constituaient probablement une aide d'État, au sens de l'article 87 du traité CE, compte tenu de la situation financière précaire du chantier ainsi que de l'absence d'un quelconque financement extérieur, ne contenant pas d'élément d'aide publique. La Commission a également averti que cette aide d'État avait été accordée en violation de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE et qu'elle était incompatible avec le marché commun. À plusieurs reprises, la Commission a fait observer que les garanties accordées au chantier naval de Gdynia par le KUKE constituaient une aide d'État.

(279) Au cours de son enquête, la Commission a réuni des renseignements détaillés concernant les activités de KPS et la nature des prêts qu'il octroyait au fonds de roulement du chantier. La Commission a informé la Pologne que, selon toute probabilité, ces prêts constituaient une aide d'État, au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

(280) Enfin, lors de la procédure d'examen, la Commission a remarqué que le chantier naval de Gdynia continuait de contracter des dettes à l'égard d'organismes publics. Elle a rassemblé des renseignements à ce sujet et a informé les autorités polonaises (agissant en leur qualité à la fois de propriétaire et de créancier), que la non-exécution des dettes publiques ou leur réaménagement peuvent constituer une aide d'État, au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

3. *COMPATIBILITÉ DE L'AIDE AVEC LE MARCHÉ COMMUN – DÉROGATION EN VERTU DE L'ARTICLE 87, PARAGRAPHE 3, DU TRAITÉ CE*

(281) Le but principal des mesures d'aide est d'aider une société en situation financière difficile afin qu'elle puisse maintenir son activité. Dans de tels cas, des dérogations sont possibles au titre de l'article 87, paragraphe 3, point c) du traité CE qui prévoit que peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités économiques, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges commerciaux dans une mesure contraire à l'intérêt commun, si les conditions requises sont remplies.

(282) L'aide au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté est actuellement réglementée par les lignes directrices communautaires concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté ([60]) (dénommées ci-après «les lignes directrices»), qui ont remplacé le texte précédent adopté en 1999 ([61]) (dénommé ci-après «lignes directrices de 1999»).

(283) Les clauses contenues dans les lignes directrices concernant la transition des entreprises stipulent que les notifications enregistrées par la Commission 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 a été présentée à la Commission le 29 avril 2004 conformément au mécanisme provisoire prévu au point 3 de l'annexe IV du Traité d'adhésion, alors que les lignes directrices de 1999 étaient encore en vigueur. Toutefois, les lignes directrices précisent également qu'elles sont applicables par la Commission pour l'appréciation des aides au sauvetage ou à la restructuration octroyées sans son autorisation (aides illégales), si l'aide, ou une partie de celle-ci, a été octroyée après le 1er octobre 2004, (point 104, premier alinéa). Étant donné que la quasi-totalité des mesures décrites dans les considérants 209 à 232 ont été octroyées illégalement après cette date, la Commission conclut que les lignes directrices de 2004 sont applicables en l'espèce.

(284) Les lignes directrices s'appliquent aux entreprises de tous les secteurs, à l'exception de celles énumérées au point 18 des lignes directrices. L'encadrement des aides d'État à la construction navale ([62]), qui constitue la base juridique pour l'appréciation des aides d'État dans ce secteur, fait référence au point 12 des lignes directrices en tant que base juridique pertinente pour l'appréciation des aides au sauvetage et à la restructuration.

A. AIDES AU SAUVETAGE

(285) Les lignes directrices prévoient qu'une aide au sauvetage peut être octroyée à titre temporaire aux entreprises en difficulté pendant le temps nécessaire à l'élaboration d'un plan de restructuration ou de liquidation ou pour remédier à une crise de trésorerie grave.

(286) La Commission constate que l'aide d'État accordée au chantier naval de Gdynia ne respecte ni le caractère temporaire de l'aide puisque toutes les mesures ont été accordées pour des périodes largement supérieures aux six mois prescrits, ni le critère de réversibilité, puisque des mesures irréversibles, comme l'injection de capitaux et l'abandon de créances comparables à des subventions, ont été autorisées.

(287) La Commission conclut par conséquent que les mesures énumérées dans les considérants 209 à 232 sont incompatibles avec le marché commun en tant qu'aide au sauvetage.

B. AIDE À LA RESTRUCTURATION

(288) Conformément à la définition donnée au point 17 des lignes directrices, l'aide à la restructuration se fonde sur un plan réaliste, cohérent et de grande envergure, visant à rétablir la rentabilité à long terme de l'entreprise. Elle comporte habituellement les éléments suivants: la restructuration des activités de l'entreprise sous tous leurs aspects, la réorganisation et la rationalisation de ses activités, notamment par le désengagement de ses activités déficitaires, et la restructuration financière. Si elles bénéficient d'une aide de l'État, les opérations de restructuration ne peuvent toutefois se limiter à une aide financière destinée à combler les pertes antérieures, sans intervention sur les causes de ces pertes, c'est-à-dire sans entreprendre une restructuration authentique. De plus, la restructuration doit être financée, en partie au moins, par les ressources propres de l'entreprise ou par des sources extérieures ne contenant pas d'élément d'aide d'État, et l'aide de l'État doit être limitée au minimum nécessaire pour rétablir la viabilité de l'entreprise. Enfin, des mesures compensatoires doivent être adoptées afin d'atténuer les effets de distorsion de l'aide.

(289) Vu l'effet grave de distorsion de la concurrence d'une aide à la restructuration, la Commission considère que les aides accordées aux entreprises en difficulté peuvent contribuer au développement de l'activité économique sans avoir d'effet négatif sur le commerce dans une mesure contraire à l'intérêt communautaire uniquement si tous les critères fixés dans les lignes directrices sont respectés.

(290) La Commission examine ci-après si ces critères sont respectés.

([60]) JO C 244 du 1.10.2004, p. 2.
([61]) JO C 288 du 9.10.1999, p. 2.
([62]) JO C 317 du 30.12.2003, p. 11.

a) ***Éligibilité***

(291) Pour être éligible à une aide à la restructuration, une entreprise doit remplir les conditions d'une entreprise en difficulté au sens des lignes directrices. La Commission considère que la situation financière du chantier naval de Gdynia a été caractérisée, depuis 2002 au moins, par une pénurie constante de liquidité et une insolvabilité, qui ont aggravé les pertes et la valeur négative des actifs. Le chantier naval de Gdynia est donc une entreprise en difficulté au sens des lignes directrices.

b) ***Retour à la viabilité à long terme***

(292) Selon le point 34 des lignes directrices, l'octroi de l'aide doit être subordonné à la mise en œuvre d'un plan de restructuration, qui doit permettre de rétablir dans un délai raisonnable la viabilité de l'entreprise. Le retour à la viabilité implique que l'entreprise puisse couvrir, une fois la restructuration achevée, tous ses coûts et générer une rentabilité suffisante, en ne comptant plus que sur ses seules forces. Le temps de la restructuration doit être aussi court que possible.

(293) La Commission fait remarquer qu'au cours de son examen, elle a vérifié deux plans de restructuration (2004 et 2006), élaborés par la direction du chantier naval et approuvés par son actionnaire majoritaire, l'État. Elle a conclu que ses doutes quant à la capacité des deux plans à rétablir la rentabilité du chantier naval n'avaient pas été apaisés. Comme le plan de restructuration de 2006 a remplacé celui de 2004, elle explique ci-après les motifs de ses inquiétudes concernant le plan de restructuration de 2006. Elle fait valoir toutefois que ce plan rappelle sur de nombreux points celui de 2004, et que les doutes qu'elle a exprimés dans sa décision d'ouverture d'une procédure formelle d'examen à l'égard du plan de restructuration de 2004 valent également intégralement pour le plan de 2006.

(294) La Commission rappelle la réclamation que la Pologne lui a transmise après la décision d'ouverture de la procédure d'examen, prétendant que le plan de restructuration de 2004 constituait une base économique saine pour la restructuration du chantier naval. Or, la réalité a prouvé que le plan 2004 était insuffisant pour rétablir la viabilité de l'entreprise, et en 2006 déjà il a fallu le modifier.

(295) La Commission remarque que dans le plan de restructuration de 2006 était centré principalement sur la restructuration financière, sans que les aspects industriels soient abordés de façon convaincante. Aucune stratégie industrielle convaincante et ambitieuse n'a émané de ce plan.

(296) Ceci est particulièrement manifeste dans la stratégie d'investissement proposée que l'on peut définir comme un ensemble de petits projets de recyclage sans la perspective générale nécessaire pour moderniser les installations qui datent pour la plupart des années soixante-dix. Le plan ne contient pas d'analyse détaillée de l'appareil de production actuel, ni de ses lacunes, et ne cerne pas les goulets d'étranglement du chantier. D'après un consultant externe mandaté par la Commission, les ressources affectées aux investissements (240 millions de PLN; 69 millions EUR) sont trop réduites pour assurer une véritable modernisation du chantier.

(297) Afin de ramener les investissements prévus à leur juste mesure, il est également utile de se pencher sur les prévisions d'amortissement annuel des actifs du chantier, et sur l'évolution de la valeur des immobilisations selon les estimations du plan de restructuration de 2006. Dans les années 2007-2009, soit durant la période de l'investissement, l'amortissement est estimé à 100 millions de PLN. Il en résulte que 40 % au moins des investissements prévus, soit la somme de 240 millions de PLN, sont nécessaires pour tout simplement maintenir les actifs à leur niveau technique actuel, les 60 % restants représentant le maximum disponible pour une véritable modernisation. Le bilan prévisionnel indique une hausse constante de la valeur des immobilisations qui passerait de 246 millions de PLN en 2006 à 361 millions de PLN en 2010. En 2010 cependant, cette tendance s'inverserait, la valeur des immobilisations chutant de nouveau pour atteindre le niveau de 284 millions de PLN en 2012 (la dernière année englobée dans les prévisions).

(298) Compte tenu de ce qui précède, la Commission estime que la stratégie d'investissement n'est pas suffisamment ambitieuse pour garantir une véritable modernisation et la rentabilité à long terme.

(299) La Commission relève également que l'objectif d'une productivité de 37 heures-homme/TBC en 2012, tout en étant une amélioration par rapport à la situation actuelle, reste malgré tout modeste par rapport aux chantiers navals européens efficaces dont la productivité se situe à quelque 20 heures-homme/TBC.

(300) Le plan mentionne que deux des problèmes principaux du chantier sont l'absentéisme élevé et la pénurie d'ouvriers qualifiés qui partent vers d'autres chantiers navals européens pour être mieux payés. La Commission pense que la hausse prévue des salaires de 10 % en 2006 et de 4 % par an à partir de 2008 ne sera pas suffisante pour résoudre ce problème.

(301) Au vu de ces faits, la Commission considère que la restructuration industrielle et organisationnelle planifiée ne sera pas suffisante pour rétablir la rentabilité à long terme du chantier naval.

(302) De plus, la Commission observe que les résultats financiers prévus par le chantier ne concordent pas avec son analyse de sensibilité, fondée sur un scénario comportant une dépréciation du dollar américain, la chute des prix des bateaux et une hausse des prix des matières premières et des salaires. Cette analyse montre qu'une dépréciation du dollar américain de 0,10 PLN par an, signifierait que le chantier ne retrouverait pas sa rentabilité sur la base du plan de restructuration de 2006. De ce fait, la Commission conclut que le plan de 2006 n'est pas assez consistant ([63]).

(303) Enfin, la Commission note que les mesures de restructuration prévues par le plan ne pouvaient être mises en œuvre en l'absence d'un investisseur et que les nouveaux capitaux nécessaires pour mener à bien ce qui paraissait être une restructuration plutôt modeste étaient importants, compte tenu surtout de la nécessité d'entreprendre une restructuration financière coûteuse (1,015 milliard de PLN) ([64]). La Commission se demande si le plan a été élaboré sur des hypothèses réalistes en ce qui concerne la capacité du chantier naval d'attirer de nouveaux capitaux.

(304) L'évolution du processus de privatisation du chantier Naval de Gdynia a confirmé les doutes de la Commission. Comme il a été indiqué ci-dessus, l'État en tant que propriétaire du chantier de Gdynia, a essayé deux fois de trouver un investisseur privé, prêt à reprendre le chantier. Aucune de ces tentatives (que ce soit la privatisation partielle de 2006, ou la vente en 2007 de toutes les parts appartenant à l'État) n'a été couronnée de succès. La Commission relève que les tentatives de privatisation ont coïncidé avec un boom sans précédent du marché de la construction navale, qui offrait des conditions optimales pour la vente du chantier. Le résultat négatif du processus de privatisation s'explique uniquement par un manque de confiance des opérateurs du marché dans la capacité du chantier à retrouver une rentabilité durable. La décision de la société Amber de se retirer du processus de privatisation, après un examen préalable approfondi ne fait que confirmer cet état de choses ([65]).

(305) La Commission a pris note des efforts réitérés des autorités polonaises pour trouver un investisseur privé pour le chantier naval de Gdynia, après le retrait de la société Amber. Cependant, jusqu'à la publication de la décision, aucun élément ne l'avait convaincu qu'une nouvelle tentative de privatisation pourrait aboutir rapidement et dans le respect des dispositions des lignes directrices. Comme expliqué ci-après, le plan de restructuration commun d'ISD Polska tout comme le plan de restructuration de PSC comptent obtenir des montants d'aide de l'État supplémentaires importants pour le chantier, en espérant que le retour à la viabilité du chantier sera possible s'il est libéré de l'encours de ses dettes et de ses pertes attendues sur des marchés existants.

Plan de restructuration commun élaboré par ISD Polska

(306) La Commission conclut que dans le plan de restructuration commun, il n'a pas été démontré que sa mise en œuvre permettrait au chantier naval de Gdynia de retrouver sa rentabilité, après la fusion avec le chantier de Gdańsk. Plus particulièrement, elle n'est pas convaincue par les projections financières, ni par la solidité du plan. Elle est d'avis que les mesures de restructuration prévues dans le plan ne sont pas suffisamment ambitieuses. Même si le plan commun révisé contient quelques améliorations, la Commission conclut qu'il ne rétablira pas la rentabilité des chantiers réunis. Elle évalue, ci-après, le plan de restructuration de septembre qui a remplacé le projet de juin et pointe les différences entre les deux plans seulement dans les cas pertinents pour son évaluation.

(307) Les hypothèses du plan de juin qui prévoyaient une rentabilité des capitaux investis en 2020 et la rentabilité de l'investissement en 2016 seulement incitent la Commission à conclure que le projet n'est pas rentable. De plus, ces résultats sont fondés sur des montants non actualisés; s'ils l'étaient, la rentabilité des capitaux et de l'investissement serait obtenue encore plus tard. Le plan de septembre apporte des améliorations dans ce domaine car il s'appuie sur des prévisions actualisées. Néanmoins, il prévoit que la rentabilité des capitaux investis sera effective en 2018, c'est-à-dire 10 ans après la date d'entrée du nouvel investisseur en 2009. C'est une période encore trop longue qui prouve que le plan est

([63]) La Commission observe que le scénario de référence partait d'un taux de change PLN/USD à 3,0, alors que le cours actuel est de 2,2 PLN/USD.

([64]) Les fonds propres du chantier naval étaient négatifs en 2006, s'élevant à 576 millions de PLN.

([65]) La société Amber a fait valoir que son analyse avait démontré que le chantier ne deviendrait pas rentable après la restructuration qu'elle envisageait.

risqué. De ce fait, la Commission maintient que le plan n'apporte pas la preuve de la rentabilité du projet. De plus, la Commission constate que l'amélioration des projections financières ne s'appuie pas sur l'adoption d'autres moyens de restructuration plus ambitieux (telles que l'amélioration de la productivité ou la réduction des coûts) mais sur une modification des hypothèses financières de base qui n'a pas été suffisamment argumentée comme cela sera expliqué plus bas.

(308) Les projections financières tablent sur la couverture d'une grande partie des coûts de restructuration par les excédents futurs de trésorerie de l'entreprise. La Commission considère que cette hypothèse est irréaliste dans le cas d'une société qui a subi des pertes énormes dans le passé et qui a besoin d'une profonde restructuration. Le plan de septembre prévoit que le cash-flow sera affecté par les charges antérieures qui sont passées de 592 millions de PLN à 712 millions de PLN. De plus une bonne partie des créances publiques (plus de 400 millions de PLN) doit être remboursée entre 2012 et 2018, c'est-à-dire bien après la fin de la période de restructuration envisagée ([66]). La Commission observe également que l'investisseur a admis que le niveau des résultats escomptés est à peine rentable. Il prétend qu'il y a une autre raison pour laquelle le groupe ISD Polska est intéressé par le projet: le chantier sera à l'origine d'une demande importante de produits d'une autre société appartenant au groupe, l'aciérie de Huta Częstochowa, ce qui justifie les investissements du groupe ISD Polska dans le chantier de Gdynia.

(309) La Commission observe que le plan de restructuration commun s'appuie sur l'hypothèse que l'aide de l'État a été octroyée dans le cadre de la privatisation pour apurer le bilan du chantier et couvrir les pertes escomptées. Le plan s'appuie également sur le principe que les activités du chantier continueront d'être financées par les garanties du KUKE dans des conditions avantageuses par rapport à sa pratique habituelle dans le cas d'entreprises saines. Les projections financières tablent sur cette aide attendue de l'État. Le plan de restructuration commun de septembre n'a pas diminué cette exposition à une aide supplémentaire de l'État. Au contraire, l'investisseur a identifié une dette potentielle supplémentaire de 308 millions de PLN provenant d'un litige fiscal entre le chantier de Gdansk et l'État. L'investisseur s'attend à ce que le Trésor public garantisse le paiement de cette créance si elle se matérialisait.

(310) Concernant la production des structures d'acier, la Commission constate que ni le plan de juin ni le plan actualisé de septembre ne contiennent un véritable plan d'exploitation pour cette partie de l'activité future. Il s'agit d'une lacune sérieuse car à la fin de la période de restructuration, cette activité devrait générer un chiffre d'affaires de 300 millions de PLN en profitant de la nouvelle capacité considérable de production d'acier du chantier (4 % en 2009 à 20 % en 2012) qui devrait constituer 10 % environ des ventes du nouveau chantier.

(311) Le plan de restructuration de septembre se réfère à une étude de marché indépendante semblant indiquer que dans les années à venir il y aurait une demande croissante de structures d'acier en Pologne et en Europe. Cependant, cette étude n'analyse pas comment cette croissance de la demande pourrait être utilisée par les chantiers réunis. Le plan de septembre, bien que plus détaillé en ce qui concerne l'activité structures d'acier, n'analyse pas si le volume de production prévu pour le nouveau chantier est réaliste. Au contraire, il contient plusieurs autres indications donnant à penser que ces prévisions sont irréalistes.

(312) La production actuelle des structures d'acier s'élève à 2 000 tonnes, la production future visée étant de 56 000 tonnes. Par rapport au plan de juin, le plan de septembre envisage un doublement de la production en 2010 déjà (24 000 tonnes contre 12 000 tonnes prévues par le plan de juin) et de quadrupler la production dès 2012 (56 000 tonnes contre 13 000 tonnes prévues par le plan de juin). Huta Częstochowa – un des plus importants producteurs d'acier de Pologne, fabrique 100 000 tonnes de structures d'acier.

(313) ISD Polska mentionne les contrats signés par le chantier de Gdansk en ce qui concerne les structures d'acier, dont un contrat pour des réservoirs de stockage de produits pétroliers de quelque 5 000 tonnes par an en 2008 et 2009. Selon le plan, la production de ce type particulier de produits atteindrait 16 000 tonnes d'ici 2010, et jusqu'à 36 000 tonnes en 2012.

([66]) Par exemple, le bénéfice net prévu en 2014 est estimé à 93 millions de PLN, dont 55 millions devront servir à rembourser les créances publiques passées. 2018 sera la dernière année où des opérations passées (créances publiques accumulées) devront être couvertes par la restructuration. Ces remboursements nécessiteront 45 millions de PLN de liquidités supplémentaires.

(314) Aucune analyse de marché ni aucun rapport prévisionnel n'ont été présentés qui pourraient expliquer les prévisions de rentabilité prévues pour les structures d'acier (9,5 % en 2010 et 8 % environ plus tard). La Commission souligne que selon les données de l'institut statistique polonais, la rentabilité du secteur des structures d'acier a augmenté en Pologne de 6 % en 2006, niveau qui s'est maintenu en 2007.

(315) Selon les données disponibles, la Commission conclut que les activités dans les domaines de l'acier qui font partie intégrante et qui représentent une bonne partie de l'activité du nouveau chantier, ne sont pas fondées sur une analyse crédible de la position concurrentielle du nouveau chantier. L'analyse de marché ne prouve pas que la production prévue du nouveau chantier sera absorbée par la demande sur le marché. Il n'a pas été démontré que le plan s'appuie sur des hypothèses réalistes pour le segment des structures d'acier.

(316) En ce qui concerne la restructuration de la passation de marchés, le plan traite deux des principales causes externes des difficultés actuelles du chantier (l'augmentation des coûts des matières premières et l'augmentation de la valeur du zloty) par la série de mesures décrites plus haut. Le plan s'appuie avant tout sur le principe que des clauses d'indexation pourront être inscrites dans les contrats de construction de bateaux, afin de transférer à l'armateur une partie au moins des risques associés aux fluctuations des changes et des coûts des matières premières. Cependant, le plan n'indique pas que de telles clauses d'indexation ont été ou seraient acceptées par les armateurs. Le plan de septembre comportait plus de renseignements à ce sujet, en particulier des extraits des contrats en cours dans les deux chantiers qui contenaient des clauses d'indexation de ce type.

(317) La Commission a analysé ces preuves. Elle constate que les marchés présentés dans le plan contenaient initialement des clauses d'indexation en vertu desquelles toute augmentation du coût de l'acier devait être supportée par l'acheteur, mais ces clauses ont été annulées par un addendum ultérieur et remplacées par un dispositif dans lequel le chantier naval et l'acheteur achèteraient ensemble les matières premières et, une fois l'achat réalisé, conviendraient ensemble d'une adaptation du prix. Cette adaptation du prix ferait l'objet d'un addendum ultérieur. La Commission n'a toutefois pas reçu de copie d'un tel addendum.

(318) La Commission constate aussi que ces marchés ont été conclus et renégociés pendant la période d'une demande importante (2005 et les années suivantes), soit au moment où la souplesse des armateurs était une parade à la pénurie d'offres. La Commission sait que ces dernières années la pratique de l'indexation des prix de l'acier s'est répandue dans l'industrie de la construction navale mais elle rappelle que dans le passé ces clauses n'étaient pas admises, surtout dans les périodes difficiles.

(319) Sur la base des renseignements disponibles, la Commission estime que le plan ne démontre pas que le chantier sera en mesure de conclure des marchés assortis de clauses d'indexation. L'expérience du chantier de Gdynia dans ce domaine, que décrit le plan, n'est pas probante à son avis.

(320) Le plan de septembre comparé au projet de juin contient plus de renseignements détaillés concernant la stratégie de couverture envisagée pour pallier les risques liés au change. Le plan ne confirme toutefois pas que l'un ou l'autre des chantiers a eu recours à ces instruments (y compris la couverture normale gratuite) tout au moins, ces dernières années ([67]). Le plan de septembre quantifie les coûts et les effets de la politique de couverture proposée mais n'apporte pas la preuve que le nouveau chantier serait capable d'obtenir de telles conditions sur le marché. Par ailleurs, il est évident que les banques exigent de l'investisseur qu'il établisse une méthode de couverture digne de ce nom avant de pouvoir décider de proposer une couverture.

(321) Malgré l'importance de ce facteur pour l'activité du chantier, le plan n'apporte pas de réponse convaincante à ce problème. L'analyse de sensibilité donne à penser que malgré l'introduction de ces mesures de limitation des risques, prétendument présentes dans les projections financières, ces dernières restent sensibles aux fluctuations mineures des taux de change, comme expliqué ci-après. Au vu de ces éléments, la Commission n'est pas convaincue que la méthode de couverture envisagée est suffisante pour assurer la rentabilité à long terme du chantier.

(322) En ce qui concerne la restructuration des effectifs, le plan ne contient aucune analyse des besoins de rationalisation dans ce domaine, se bornant à mentionner que la main d'œuvre sera réduite. Il mentionne, mais encore une fois sans aucune justification, que cette réduction des coûts atteindra 69 millions de PLN environ. Le plan de septembre quantifie les coûts et les effets de la restructuration de l'emploi, mais n'explique pas ni ne justifie pas la base sur laquelle ces coûts et ces effets ont été estimés. Sur cette base, la Commission n'est pas en mesure de conclure que le plan recense de façon détaillée les causes et les effets des licenciements et que la quantification des coûts et des effets se fonde sur des hypothèses fiables.

(323) S'agissant des projections financières, la Commission relève en particulier les failles suivantes dans le scénario de référence à l'aide duquel le modèle financier élaboré par l'ISD Polska fonctionne, mettant en cause la crédibilité de ces projections.

([67]) Le plan indique que des clauses relatives au taux de change figurent dans deux contrats, mais aucun de ces textes n'a été présenté à la Commission.

(324) Premièrement, par rapport au projet de juin, le plan de septembre se base sur des prix de vente sensiblement plus élevés pour les transbordeurs de véhicules, un des deux produits phares du nouveau chantier. Les projections pour les premières années partent des marchés en cours conclus par le chantier naval de Gdynia. Cependant, le plan ne justifie pas ses projections pour les années suivantes et n'apporte aucune base de comparaison extérieure dans ce domaine ([68]).

(325) Deuxièmement, tabler sur une augmentation des salaires de 4-6 % par an durant la période de restructuration est une sous-estimation, vu l'importance de la pénurie de personnel qualifié, de la rotation du personnel, de son absentéisme et de la concurrence salariale que les deux chantiers ont subie avec d'autres chantiers polonais ou étrangers. Le plan de septembre prévoit même une baisse des hausses des salaires par rapport au plan de juin. La Commission observe que de janvier 2007 à janvier 2008, le salaire brut moyen en Pologne a augmenté de 11,5 % ([69]) et que des hausses supplémentaires sont attendues. Différentes sources, notamment celles mentionnées dans le plan de septembre (Banque nationale de Pologne, OCDE, les prévisions économiques de la CE pour le printemps 2008, Goldman Sachs), prévoient, en Pologne, une hausse importante des salaires à moyen terme et une pénurie croissante de main d'œuvre. En tout cas, ce facteur aurait dû être pris en compte dans l'analyse de sensibilité.

(326) Troisièmement, le scénario de référence table sur un taux de garantie des fonds de roulement de 1,5 %. Une telle estimation s'appuie sur l'hypothèse que le KUKE concédera des garanties totales pour les acomptes et que ces garanties seront accordées à des conditions plus favorables que celles qu'il accorde à d'autres entreprises (saines). Si les chantiers réunis devaient obtenir les mêmes garanties sur le marché, comme l'a prétendu la Pologne dans ses explications du 7 juillet 2008, le coût du capital serait largement supérieur à celui utilisé dans le scénario de référence ([70]), avec d'évidentes conséquences négatives sur les projections financières.

(327) Si l'on tient compte de ces hypothèses, le plan n'offre pas de garanties suffisantes que le scénario de référence des projections financières est réaliste et réalisable.

([68]) Le plan renvoie à plusieurs rapports extérieurs qui contiendraient des prévisions de prix pour des navires de ce type. La Commission constate que les rapports qui lui ont été transmis ne contiennent pas ces prévisions.

([69]) Publication de l'institut statistique polonais du 15 février 2008.

([70]) Le KUKE perçoit 4,2 % du montant garanti auprès des sociétés à risque plus élevé de défaillance pour le type de garanties au taux de 1-2 % à accorder aux chantiers réunis. Le plan ne démonter pas que le chantier serait en mesure d'obtenir des garanties d'une telle ampleur et dans les mêmes conditions sur le marché.

(328) De plus, l'analyse de sensibilité n'indique pas que le plan est suffisamment solide pour résister à certains des principaux facteurs de risque liés à l'activité du chantier. Le plan révisé de septembre n'apporte pas d'améliorations convaincantes.

(329) L'analyse de sensibilité montre qu'une baisse de 5 % de l'USD par rapport au PLN, entraînerait une baisse de 35 % des bénéfices nets cumulés sur 10 ans, alors même que le scénario de référence a tenu compte des mesures de restructuration pour atténuer les risques de la variation du change.

(330) Une analyse distincte annexée au plan de septembre montre que la hausse de 5 % de l'euro par rapport au dollar entre 2013 et 2017 (c'est-à-dire après l'introduction de l'euro en Pologne) entraînerait une baisse de 44 % des bénéfices nets cumulés sur 10 ans, par rapport au scénario de référence.

(331) La Commission fait valoir qu'en cas d'une hausse de ces deux devises (une hausse unique du zloty en 2009 et une hausse unique de l'euro en 2013) par rapport au dollar de 5 % par rapport au scénario de référence, les bénéfices cumulés sur 10 ans baisseraient de 80 % par rapport à ce qu'indique le scénario de référence.

(332) La Commission conclut que l'analyse de sensibilité indique que les projections financières sont sensibles au moindre changement des hypothèses de base, en particulier en ce qui concerne le taux de change qui comme le reconnaît le plan lui-même est un des principaux facteurs à l'origine des difficultés financières actuelles du chantier. Sur cette base, la Commission ne peut affirmer que le plan de restructuration commun est suffisamment solide pour garantir le retour à la viabilité des chantiers réunis à long terme.

Plan de restructuration présenté par PSC

(333) Le plan comporte de sérieuses lacunes sur plusieurs points qui incitent la Commission à conclure qu'il ne prouve pas que la rentabilité pourra être rétablie dans un laps de temps raisonnable. De sérieuses incohérences font douter de sa solidité et de sa viabilité. Des hypothèses contradictoires sont présentées en ce qui concerne la stratégie du marché et les niveaux de production et les capacités futurs du chantier. De plus, il ne contient aucune analyse du marché susceptible de justifier la stratégie retenue et considère que le portefeuille hypothétique créerait des bénéfices.

(334) Concernant la restructuration financière, les hypothèses concernant le coût du capital, les moyens de financement de la production et les taux de change présentent les graves lacunes suivantes. Le plan table sur une stabilité des taux de change pendant toute la période de restructuration, à un niveau plus favorable qu'actuellement (soit 3,46 PLN/EUR et 2,23 PLN/USD par rapport à 3,32 PLN/EUR et 2,12 PLN/USD actuellement). De plus, l'hypothèse que le chantier serait en mesure d'augmenter ses recettes de 30 %, soit une rentrée supplémentaire de 100 millions USD, grâce à la renégociation des contrats en cours, doit être considérée à la lumière du fait que le chantier a déjà entrepris des efforts importants de renégociation de ses marchés, démarches qui ont cependant eu pour résultat la rupture d'un grand nombre d'entre eux. Le plan n'apporte aucune preuve pouvant confirmer la possibilité d'autres renégociations. Au vu de ces éléments, la Commission considère ce principe comme irréaliste.

(335) S'agissant de la restructuration de l'emploi, le seul fait que l'investisseur propose deux variantes (soit le maintien de l'emploi au niveau actuel, soit une réduction du personnel de 650 personnes) permet de penser qu'il n'a pas de stratégie précise permettant de rétablir la rentabilité du chantier. Ces différentes hypothèses remettent aussi en cause les projections financières, car il n'a pas été expliqué quel niveau d'emploi a servi de base à l'élaboration de ces calculs.

(336) Le plan n'explique pas en détail comment les différentes mesures de restructuration, notamment les investissements et les différentes mesures de réduction des coûts, influenceront les projections financières. En d'autres termes, le lien entre les mesures de restructuration envisagées et les projections financières n'apparaît pas clairement, en particulier en ce qui concerne la production et les frais généraux. Le plan ne fait pas apparaître, par exemple, comment la réduction prévue de 25 % des coûts de fabrication d'un bateau en cinq ans pourrait être obtenue. La crédibilité de la projection est également mise à mal par des contradictions en ce qui concerne le niveau prévu pour les investissements. Par conséquent, la Commission n'est pas convaincue que le scénario de référence des projections financières est crédible et fondé sur des hypothèses réalistes.

(337) Le plan ne contient aucune analyse de sensibilité de ces projections aux différents facteurs de risque, tels que les fluctuations du marché, des prix, des coûts des matières premières, des taux de change et des salaires, etc. Face à l'absence d'une description détaillée et d'une justification des hypothèses à la base des projections financières, et faute du modèle financier utilisé pour ces projections et d'une analyse de la sensibilité, la Commission considère que la fiabilité de ces projections et la solidité du plan n'ont pas été démontrées.

(338) Enfin, la Commission remarque que l'investisseur subordonne l'octroi d'une aide supplémentaire de l'État à la mise en œuvre réussie du plan.

(339) Compte tenu de ce qui précède, la Commission considère que la capacité du plan de restructuration de juin 2008 élaboré par PSC de rétablir la rentabilité du chantier n'a pas été démontrée.

Conclusion

(340) En l'absence d'un plan de restructuration réaliste et étendu, la Commission conclut que l'aide attribuée au chantier Gdynia décrite dans les considérants 209 à 232 est une aide purement opérationnelle qui est incompatible avec le marché commun en tant qu'aide à la restructuration.

c) ***Aide réduite au minimum***

(341) Selon le point 43 des lignes directrices, l'aide doit être limitée au strict minimum, soit aux coûts nécessaires pour réaliser la restructuration. Le bénéficiaire de l'aide est censé prendre en charge une partie importante du financement de la restructuration en utilisant ses propres ressources ou un financement extérieur obtenu aux conditions du marché. Une telle contribution prouve la conviction du marché que la rentabilité de l'entreprise peut être rétablie et elle permet de faire en sorte que l'aide d'État soit limitée au minimum. Dans le cas des grandes entreprises, comme le chantier de Gdynia, cet apport devrait s'élever au moins à 50 % des coûts de la restructuration. La contribution propre doit être réelle, à l'exclusion de tous bénéfices potentiels, tels que du cash flow (point 43 des lignes directrices).

(342) La Commission a examiné si le plan de restructuration de 2006 respectait les critères susmentionnés: sa conclusion a été négative pour deux raisons. Premièrement, le plan se fonde sur un financement continu de l'État sous forme de garanties, d'une injection de capital et d'une remise des dettes. Il n'a pas été prouvé que ce niveau d'aide publique était nécessaire pour permettre de rétablir la rentabilité du chantier (en particulier, que d'autres stratégies de restructuration comportant une intervention moindre de l'État étaient impossibles à mettre en œuvre). Deuxièmement, la contribution propre était très limitée et l'arrivée

d'un investisseur pouvant garantir une source extérieure de financement aux conditions du marché, n'était qu'une hypothèse. La contribution propre aurait pu englober des moyens tels qu'une participation dans une augmentation de capital par la direction, une conversion des créances en actions destinées aux créanciers privés et la vente des actifs. Ensemble, ces mesures auraient pu contribuer à hauteur de 127 millions de PLN à la restructuration de l'entreprise. Cependant, compte tenu de la participation importante de l'État, même si ces mesures avaient été qualifiées de contribution propre au sens des lignes directrices, cette contribution n'aurait pas été substantielle.

(343) La Commission a aussi examiné la situation du chantier ces dernières années, indépendamment du plan de restructuration de 2006, lequel, après tout, n'a pas été mis en œuvre.

(344) Premièrement, la description ci-dessus de la situation du chantier de Gdynia montre que le chantier a été incapable d'attirer un quelconque financement extérieur pour sa restructuration. D'ailleurs, les signes d'une participation extérieure aux conditions du marché dans les activités du chantier sont rares.

(345) Le chantier a réussi à négocier une restructuration partielle de ses créances commerciales, en particulier par l'accord de restructuration de juillet 2003 ([71]). Il concernait des créances d'un montant de 424 millions de PLN environ et la conversion des créances en actions par les créanciers commerciaux pour un montant d'environ 70 millions de PLN. À la même époque toutefois, le chantier de Gdynia doit faire face à plusieurs procédures d'exécution et de litiges. La Commission observe également que la valeur des créances publiques cumulées s'élevait au 30 septembre 2007 à 423 millions de PLN. Elle estime que l'accord de restructuration de 2003 ne pourrait être considéré comme une contribution propre que dans le cas où les créanciers impliqués accorderaient un délai de remboursement supérieur à la normale. Dans ce cas-là, des moyens supplémentaires pourraient être mis à la disposition de l'entreprise pour la restructuration et ce report du délai de remboursement constituerait un signe que le marché croit en un retour possible du chantier à la rentabilité. La même constatation vaut pour la conversion des créances en actions. Néanmoins, même si l'accord de restructuration des dettes était considéré comme constituant la contribution propre, la Commission fait remarquer que cette contribution ne serait certainement pas suffisante au sens des lignes directrices. Le niveau des créances commerciales restructurées équivaut à celui des créances publiques non exigées. Il est évident que le chantier serait obligé de supporter des coûts de restructuration autres que ceux de la restructuration de la dette.

([71]) Quelque 470 créanciers commerciaux, comprenant probablement des organismes publics, ont convenu d'annuler les intérêts et d'autres coûts et de rééchelonner leurs créances sur une période s'étalant de 2 à 4 ans. L'accord concernait des dettes d'un montant de 424 millions de PLN environ.

(346) Les autorités polonaises et le bénéficiaire ont fait valoir, après l'ouverture de la procédure d'examen, que les acomptes des armateurs devaient être considérés comme faisant partie de la contribution propre. La Commission ne peut accepter cet argument. Les lignes directrices exigent que la contribution propre ne contienne aucune aide. Cette condition n'est pas remplie dans le cas, par exemple, d'un prêt couvert par des garanties publiques contenant des éléments d'aide (note en bas de page du point 44 des lignes directrices). Les acomptes étaient totalement couverts par les garanties du KUKE. Ces garanties, comme expliquées plus haut, sont considérées par la Commission comme constituant une aide d'État. Les acomptes des armateurs ne peuvent donc pas être considérés comme une source extérieure de financement aux conditions du marché. Il en résulte que la revendication initiale de la Pologne que l'intensité de l'aide s'élevait à 31 %, en partant de l'hypothèse que les acomptes couverts par les garanties du KUKE constituaient la contribution propre, n'est pas acceptable.

(347) De plus, la Commission observe que la société Ray Car Carriers a rejoint l'actionnariat du chantier de Gdynia par l'intermédiaire d'une conversion de créances en actions; elle n'a donc pas contribué à couvrir les frais de la restructuration.

Plan de restructuration commun élaboré par ISD Polska

(348) À l'examen des coûts de restructuration prévus dans le plan de restructuration commun de septembre, d'un montant de 3 milliards de PLN, et des ressources prévues pour les financer, la Commission constate un écart, du montant mentionné dans le tableau 5 ci-après. Bien évidemment, les crédits fonds de roulement d'un montant de 280 millions de PLN (point 14 dans le tableau 1b) et de 45 millions de PLN (point 16 dans le tableau 1b) ne sont pas pris en compte, ni le crédit fonds de roulement accordé par l'État, d'un montant de 250-300 millions de PLN. La raison en est qu'ils sont destinés à financer les fonds de roulement; or ces fonds n'ont pas été inclus dans les coûts de restructuration. Il en va de même de l'injection de capital par l'ARP (200 millions de PLN). L'arriéré lié à l'achat d'actions de l'ARP dans le chantier naval de Gdansk (point 17 dans le tableau 1b) ne saurait être considéré comme un moyen de financer la restructuration du nouveau chantier, ce paiement étant destiné à l'ARP, pas au chantier naval.

Tableau 5

Sources de financement des coûts de restructuration envisagées

(PLN million)

Injection de capital par ISD Polska	405
Prêt d'investissement	185
Vente d'éléments d'actifs	240
Injection de capital par l'État	515
Injection de capital par l'État	385
Injection de capital par l'État	250
Annulation de dettes fiscales	308
Total	2 288
Total des coûts de restructuration prévus	3 000
Écart	712

(349) Au vu de cet écart, la Commission constate que le plan de restructuration commun ne garantit pas le financement du processus de restructuration. En d'autres termes, il n'indique pas comment la restructuration planifiée pourrait être menée efficacement, même avec l'octroi d'une aide supplémentaire considérable de l'État.

(350) Dans le plan commun de septembre, certains revenus passés ont été considérés comme la contribution propre des chantiers navals de Gdynia et de Gdansk à leur restructuration (tableau 1b «Contribution propre prétendument déjà supportée»). S'il est vrai que certains revenus (les recettes tirées de la vente d'éléments d'actifs) peuvent être considérés comme la contribution propre au sens des lignes directrices (contribution réelle, effective et exempte d'élément d'aide), au vu de la situation financière précaire des deux chantiers, la Commission considère que ces revenus supplémentaires ont servi à atténuer les pertes et n'ont pas pu être utilisés pour une véritable restructuration. Même si le chantier, par la cession de certains éléments d'actifs, a pu procéder à certaines mesures de restructuration (telles que des petits investissements), la Commission est d'avis qu'il n'est pas possible de considérer ces revenus comme exempts d'élément d'aide, dans la mesure où la restructuration et le fonctionnement du chantier n'ont été possibles que grâce à l'accumulation constante de dettes à l'égard d'organismes publics, à la possibilité de poursuivre une activité économique déficitaire et à une aide récurrente de l'État.

(351) Quoi qu'il en soit, au vu de la situation financière du chantier, il est clair que tous les revenus tirés des ressources propres du chantier ou de sources externes par le passé ont été utilisés pour financer l'activité passée du chantier.

(352) Par ailleurs, en ce qui concerne la prétendue contribution propre future, la Commission ne peut accepter les arguments suivants.

(353) Premièrement, comme il a été indiqué plus haut, le crédit-fonds de roulement d'un montant de 280 millions (point 14 dans le tableau 1b) n'était pas destiné à couvrir les coûts de restructuration attendus décrits ci-dessus, mais exclusivement à financer les fonds de roulement nécessaires pour assurer l'activité courante. De plus, ce prêt ne peut pas être considéré comme une contribution réelle et effective, mais plutôt comme une contribution potentielle et lointaine dans le temps. Il en va de même du crédit-fonds de roulement pour la production autre que la construction navale de 45 millions de PLN (point 16 dans le tableau 1 b).

(354) Deuxièmement, le crédit d'investissement pour la production autre que la construction navale de 185 millions de PLN (point 15 dans le tableau 1b) ne peut être considéré, à ce stade, comme une contribution réelle et disponible. La Pologne a expliqué, le 7 juillet 2008, qu'ISD Polska était en pourparlers avec plusieurs banques pour obtenir ce crédit. La Commission a analysé deux lettres exprimant un intérêt pour le projet qui étaient jointes au plan de restructuration de septembre.

(355) Sur cette base, la Commission ne peut conclure que le plan a démontré que le prêt était réel et effectif. Le plan évoque juste le fait qu'ISD Polska est en pourparlers avec deux banques, dont une semble intéressée par l'analyse du projet. Le fait qu'ISD Polska ait commencé à travailler sur ce projet au début de 2007, lorsqu'elle est devenue actionnaire du chantier naval de Gdansk, et qu'à ce jour, elle n'ait pas réussi à trouver le financement nécessaire constitue un indice particulièrement probant.

(356) Troisièmement, la Commission constate que le plan de restructuration de septembre présente des informations détaillées sur les éléments d'actifs vendus pour parvenir à une contribution propre aux coûts de restructuration d'un montant de 240 millions de PLN (point 13 dans le tableau 1b).

(357) Ni ISD Polska ni le chantier de Gdynia n'ont le droit de disposer du principal élément de ces actifs (les terrains sur lesquels se trouvent les cales du chantier naval). À l'heure actuelle, des obstacles évidents de nature juridique (nécessité pour le chantier naval de Gdynia d'acquérir le droit de propriété de ce terrain, principalement lié à la liquidation de Synergia99, dont le chantier naval n'est qu'un des actionnaires; procédure administrative concernant la définition des limites géographiques du port de Gdansk) et pratique (la vente du terrain ne serait possible qu'après le démantèlement des trois cales et, probablement, après le nettoyage du site) empêchent le chantier naval de Gdynia et ISD Polska de vendre ces biens. De plus, comme l'explique l'investisseur, les recettes élevées qu'il est estimé pouvoir tirer de la vente de ce terrain ne pourraient être obtenues qu'après modification des conditions du permis de bâtir ([72]). Le plan de restructuration de septembre indique que Synergia99, propriétaire actuel du terrain, n'a pas encore entrepris les démarches administratives nécessaires pour séparer celui-ci du site du port. Le plan de septembre présente certes en détail le projet de Synergia99, mais sa réalisation effective est subordonnée à un grand nombre de conditions sur lesquelles ni le chantier naval de Gdynia ni ISD Polska n'ont prise, en particulier la modification des limites géographiques du port. En conséquence, la Commission ne peut considérer cette prétendue contribution propre comme réelle et effective.

(358) ISD Polska a présenté une estimation indépendante du terrain sur lequel se trouvent les trois cales ([…] millions de PLN).

(359) La Commission note que les estimations concernant les actifs de Synergia99 ([…] millions de PLN) ont été faites par la direction de la société. Ces informations ayant été présentées en vue de la conclusion d'un accord entre actionnaires sur les modalités de partage des actifs en cas de liquidation de la société, on peut supposer que la direction de la société n'a pas sous-estimé la valeur de ses actifs. Une estimation indépendante commandée par la direction à cette époque a fixé la valeur marchande du terrain à […] millions de PLN.

(360) Au vu de l'écart important entre les deux estimations, découlant d'hypothèses différentes concernant l'utilisation future du terrain, la Commission fait remarquer que l'hypothèse selon laquelle le terrain serait destiné au type de promotion immobilière le plus attractif semble trop optimiste. Compte tenu de l'absence d'offres spécifiques pour l'achat de ce terrain ou d'une indication plus concrète de plans visant à régénérer le quartier, cette hypothèse semble peu réaliste. La Commission considère qu'il conviendrait aussi d'estimer les recettes qu'il serait possible de tirer de la vente de ce terrain si celui-ci était vendu à des fins industrielles ou de promotion immobilière et d'évaluer la faisabilité de chacune de ces possibilités.

(361) La Commission constate également que la valeur estimée du terrain sur lequel se trouvent les cales ([…] millions de PLN) n'a pas été prise en compte dans le prix qu'ISD paiera pour acquérir les actions du chantier naval de Gdynia. D'après le plan de restructuration de septembre, la valeur nette des actifs du chantier naval de Gdynia s'établissait à [[…] valeur négative importante] à la fin de 2007. Depuis, le Trésor public a injecté dans le chantier naval, d'abord 515 millions de PLN, puis 385 millions de PLN, et une injection de capital supplémentaire est prévue (200 millions de PLN). À supposer que toutes les autres positions du bilan restent inchangées ([73]), la valeur nette des actifs du chantier, après ces recapitalisations, sera de [[…] valeur positive] millions de PLN, alors qu'ISD Polska acquerra les actions du chantier naval de Gdynia pour un montant symbolique. Si la valeur marchande du terrain sur lequel se trouvent les cales avait été correctement prise en compte dans le bilan, la valeur nette des biens serait même supérieure. En d'autres termes, ISD Polska en tant qu'acquéreur des actions du chantier naval de Gdansk paierait un prix inférieur à leur valeur marchande et bénéficierait ainsi d'une aide d'État. La Commission considère donc que ces actifs sont «pollués» par l'aide d'État accordée durant le processus de privatisation et que leur vente ne peut être considérée comme une contribution propre exempte d'élément d'aide.

(362) En ce qui concerne d'autres éléments d'actifs destinés à la vente, actuellement comptabilisés dans le bilan du chantier naval de Gdynia et dans celui du chantier naval de Gdansk, la Commission (sur la base des informations dont elle dispose) admet comme contribution propre réelle et effective la vente de certains éléments d'actifs

([72]) Rencontre avec les représentants d'ISD Polska du 8 juillet 2008.

([73]) En cas de baisse supplémentaire de la valeur nette des actifs en 2008 en raison de pertes (par rapport à 927 millions de PLN à la fin de 2007), le plan prévoit une couverture par le Trésor public (injection de 250 millions de PLN).

ou leur location, si leur évaluation a été fournie et justifiée et que la vente ou la location se font sur la base d'accords existants (vente d'actions Euromedicus, vente d'actions Polskie Linie Lotnicze et accord de location avec Eurocynk et CRIST). Ces accords représentent un montant d'environ […] millions de PLN.

(363) Enfin, selon une pratique établie ([74]), la Commission considère que les liquidités futures ne peuvent pas être considérées comme la contribution propre au sens des lignes directrices, dès lors qu'elles ne constituent pas une contribution réelle et effective de l'entreprise ou de ses actionnaires au financement des coûts de restructuration.

(364) Compte tenu de ce qui précède, les seuls éléments susceptibles d'être considérés comme la contribution propre sont l'injection de capital à hauteur de 405 millions de PLN à laquelle ISD Polska devait procéder et les recettes tirées de la vente ou de la location de certains éléments d'actifs (14 millions de PLN). Cette contribution propre représente 14 % ([75]) des coûts de restructuration prévus, estimés à 3 milliards de PLN. Si la Commission devait accepter la proposition présentée par les autorités polonaises lors de la réunion du 30 septembre 2008, à savoir estimer le niveau de la contribution propre par rapport aux coûts de restructuration des chantiers à partir du moment où les investisseurs en ont pris le contrôle, le résultat serait le même (coûts de restructuration de 3,065 milliards de PLN et contribution propre réelle et effective de 419 millions de PLN, soit 14 %).

(365) La conclusion ci-dessus doit être appréciée à la lumière de l'aide d'État supplémentaire prévue, dont l'octroi est une condition essentielle du plan: une injection de 1,6 milliard de PLN supplémentaires par l'État (des mesures correspondant à 1,14 milliard de PLN mises en œuvre en juin 2008 et un montant de 418 millions de PLN encore à verser) et de nouveaux reports de paiement de dettes à l'égard d'organismes publics, correspondant à un montant de 496,6 millions de PLN sur les années 2009-2017. Il convient également de souligner que le plan repose sur l'hypothèse que le financement de l'activité de construction navale continuera de dépendre des garanties sur les acomptes accordées par le KUKE à des conditions avantageuses, ce qui constitue le modèle financier des chantiers réunis. Jusqu'à la fin de 2008, les chantiers réunis prévoient de bénéficier de nouvelles garanties. Les années suivantes aussi, tout au moins jusqu'à la fin de la période de restructuration en 2012, les garanties du KUKE devraient assurer le financement quasi-complet de la construction des navires.

(366) En outre, la Commission doit tenir compte de l'ensemble de la période de restructuration, qui a débuté en 2002. Au vu du volume considérable des aides d'État dont le chantier naval a bénéficié sur cette période, la proportion de la contribution propre par rapport au montant total des coûts de restructuration est encore plus faible. Il est donc évident que la contribution propre est bien loin d'atteindre le seuil de 50 % des coûts de restructuration exigé par les lignes directrices.

Plan de restructuration présenté par PSC

(367) Bien que l'investisseur prévoie d'injecter 500 millions de PLN dans le chantier naval pour financer une partie du plan d'investissement, il exige également une recapitalisation supplémentaire par l'État à hauteur de 515 millions de PLN, le rééchelonnement de dettes à l'égard d'organismes publics pour un montant de 560 millions de PLN et la couverture de toutes les éventuelles obligations futures du chantier, estimées à 555 millions de PLN (pertes futures, pénalités pour annulation de contrats, litiges réglés par voie judiciaire). En outre, le plan énumère toutes les dettes du chantier naval, d'un montant total de 948 millions de PLN (dettes commerciales à l'égard de fournisseurs, d'armateurs, etc.), et il présuppose qu'elles seront réglées par l'État. L'investisseur exige également du KUKE des garanties supplémentaires, assorties d'une prime avantageuse par rapport à celles normalement demandées par le KUKE à des entreprises en bonne santé, pour financer les fonds de roulement, ainsi que des garanties du Trésor public sur des crédits relais pour un montant de 397 millions de PLN.

(368) Les coûts de restructuration qu'il est possible d'identifier sur la base des informations limitées contenues dans le plan couvrent au moins le remboursement des dettes (dettes accumulées et emprunts/crédits, s'élevant à 1 508 millions de PLN), la couverture des pertes attendues en liaison avec la réalisation des contrats de construction en cours et avec des procédures judiciaires (555 millions de PLN), ainsi que les investissements prévus sur la période 2008-2018 (443 millions de PLN).

(369) La majorité de ces coûts devraient être couverts par des aides d'État. La contribution propre proposée consiste en l'injection de 500 millions de PLN par l'investisseur. La Commission remarque qu'aucune information n'a été fournie concernant la capacité de l'investisseur d'injecter ce montant dans le chantier naval. Il ressort de l'offre préliminaire déposée par PSC que les fonds à injecter

([74]) Voir point 43 des lignes directrices.

([75]) La Commission considère que même si l'on prenait en compte la contribution propre antérieure (ce qui pourrait être considéré comme la contribution propre au sens des directives) et les coûts de restructuration déjà supportés, le niveau de la contribution propre n'atteindrait que 16,5 %.

devaient être obtenus d'un tiers, un investisseur financier. En l'absence d'élément de preuve attestant que l'investisseur est bien en mesure d'injecter 500 millions de PLN, la Commission conclut que cette mesure ne peut être considérée comme réelle et effective. Par ailleurs, le plan prévoit que les bénéfices tirés de la vente d'éléments d'actifs avant l'adhésion et ceux tirés de la vente d'éléments d'actifs à venir, d'un montant de 174,5 millions de PLN, soient aussi considérés comme la contribution propre au sens des lignes directrices. Là encore, il n'est pas démontré que les opérations effectuées par le passé étaient exemptes d'aide et que l'estimation des bénéfices attendus est réaliste. Cette contradiction concernant la contribution propre déclarée par l'investisseur fait naître des doutes supplémentaires quant à la crédibilité des hypothèses sur ce point. En conséquence, la Commission conclut que le plan ne démontre pas que la contribution propre proposée est substantielle, effective, réelle et exempte d'aide.

(370) La Commission note que, même si les mesures proposées (recapitalisation du chantier naval à hauteur de 500 millions de PLN et vente d'actifs - déjà exécutée et à venir) étaient considérées comme la contribution propre, leur valeur correspondrait à 27 % des coûts de restructuration susmentionnés. En outre, la Commission doit tenir compte de l'ensemble de la période de restructuration, qui a débuté en 2002. Compte tenu du volume considérable des aides d'État dont le chantier naval a bénéficié sur cette période, la proportion de la contribution propre par rapport au montant total des coûts de restructuration est encore plus faible. Il est donc évident que la contribution propre est bien loin d'atteindre le seuil de 50 % des coûts de restructuration exigé par les lignes directrices.

(371) Compte tenu de ce qui précède, la Commission estime que le chantier naval n'a mobilisé par le passé pratiquement aucune contribution propre au sens des lignes directrices, et même lorsqu'il parvient à le faire, celle-ci n'est pas substantielle. En outre, le plan de restructuration transmis par PSC ne garantit pas un niveau de contribution propre adéquat. Dans la mesure où la contribution propre doit permettre de maintenir l'aide d'État au minimum, en l'absence de contribution propre, la Commission doit considérer que l'exigence de limiter l'aide au minimum nécessaire n'est pas remplie. Le plan de restructuration présenté par PSC présuppose au contraire l'octroi d'une aide supplémentaire par l'État et conclut en indiquant que celle-ci conditionnera sa mise en œuvre.

Conclusion

(372) Compte tenu de ce qui précède, la Commission conclut que le chantier naval n'a mobilisé pratiquement aucune contribution propre au sens des lignes directrices, à savoir une contribution qui aurait été réelle, effective et exempte d'aide. En outre, ni le plan de restructuration commun ni le plan présenté par PSC ne garantissent un niveau de contribution propre suffisant. Dans la mesure où la contribution propre doit permettre de maintenir l'aide d'État à un niveau minimum, en l'absence de contribution propre substantielle, la Commission doit considérer que l'exigence de limitation de l'aide au minimum nécessaire n'est pas remplie. Au contraire, les deux plans de restructuration présupposent l'octroi d'une aide supplémentaire par l'État. Globalement, il y a lieu de conclure que la restructuration est financée de manière disproportionnée par des aides d'État, ce qui entraîne des distorsions indues de la concurrence.

(373) Conformément aux lignes directrices, l'aide accordée doit être de nature à éviter que l'entreprise ne dispose de liquidités excédentaires qu'elle pourrait consacrer à des activités agressives susceptibles de provoquer des distorsions sur le marché qui ne seraient pas liées au processus de restructuration. Le chantier naval n'a pas reçu de liquidités excédentaires; toutefois, grâce aux garanties de l'État, il a eu accès à des fonds de roulement qu'il n'aurait pas réussi à obtenir sur le marché. De ce fait, le chantier naval a pu non seulement poursuivre son activité et remplir son carnet de commandes, mais également conclure des contrats sans devoir supporter les coûts liés à l'atténuation des risques découlant des fluctuations des prix des matières premières et du taux de change. En d'autres termes, le chantier naval a pu utiliser l'aide de l'État pour des activités susceptibles de provoquer des distorsions sur le marché qui ne seraient pas liées au processus de restructuration, en acceptant des commandes à des prix ne tenant pas compte des coûts qu'il devait supporter. Cette constatation renforce la Commission dans l'opinion que l'aide d'État n'était pas limitée au minimum nécessaire à la survie du chantier naval.

(374) En outre, la Commission rappelle qu'une aide d'État en faveur d'une entreprise en difficulté doit être utilisée pour financer sa restructuration. Une aide au fonctionnement ne peut être accordée qu'à la seule fin de maintenir l'entreprise sur le marché dans l'attente de sa restructuration en profondeur. Toutefois, en l'espèce, les efforts de restructuration effectifs entraînant des effets à long terme ont été limités. L'aide d'État a principalement permis de maintenir le chantier naval sur le marché, constituant de ce fait une simple aide au fonctionnement. Il n'est donc pas possible de considérer cette aide comme s'étant limitée au strict minimum nécessaire pour mettre en œuvre la restructuration.

(375) Compte tenu de ce qui précède, la Commission conclut que l'exigence de limitation de l'aide au minimum et d'apport d'une contribution réelle, substantielle et exempte d'aide n'est pas remplie.

a) ***Prévention des distorsions de concurrence indues***

(376) La Commission rappelle l'accord préliminaire conclu avec la Pologne concernant la fermeture de la cale SD I. Toutefois, à la lumière de l'évolution de la situation depuis cet accord et des conclusions qui précèdent concernant les deux premières conditions arrêtées dans les lignes directrices, il n'y a pas lieu, à ce stade, de statuer sur l'adéquation des mesures compensatoires proposées par la Pologne.

b) ***Conclusion***

(377) Dans la mesure où les critères arrêtés dans les lignes directrices concernant la compatibilité de l'aide avec le marché commun ne sont pas remplis, la Commission en conclut que les mesures décrites aux considérants 209 à 232 ne sont pas compatibles avec le marché commun en tant qu'aide à la restructuration.

C. AUTRES TYPES D'AIDES

(378) Par lettre du 11 juillet 2007, la Pologne a indiqué que le chantier naval de Gdynia avait reçu une aide «à des fins autres que de restructuration». Cette aide est mentionnée dans le tableau 4.

(379) La Commission rappelle qu'étant donné qu'elle est menacée dans son existence même, une entreprise en difficulté ne saurait être considérée comme un instrument approprié pour promouvoir des objectifs relevant d'autres politiques publiques tant que sa viabilité n'est pas assurée (point 20 des lignes directrices). Toute aide accordée à une entreprise en difficulté pendant la période de restructuration doit être notifiée en tant qu'aide à la restructuration, à moins que cette aide ne soit couverte par un règlement d'exemption (point 69 des lignes directrices).

(380) La Pologne n'a présenté aucun élément de preuve attestant que l'aide mentionnée dans le tableau 4 ci-dessus était couverte par un règlement d'exemption.

(381) La Commission considère que ces mesures aussi entrent dans le champ de la présente décision et qu'elles constituent une aide à la restructuration illégale et non compatible avec le marché commun.

IV. **CONCLUSION**

(382) La Commission considère que la Pologne a accordé au chantier naval de Gdynia l'aide d'État décrite aux considérants 209 à 232 de manière illégale, en violation de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE. Cette aide n'est pas compatible avec le marché commun, car elle ne relève d'aucune exemption prévue par le traité CE.

(383) Afin de rétablir la situation antérieure à l'octroi de l'aide d'État, celle-ci doit être remboursée.

V. **MISE EN ŒUVRE**

(384) L'élément d'aide contenu dans les mesures accordées au chantier naval de Gdynia présentées aux considérants 209 à 232 de la décision est remboursé. En principe, l'élément d'aide à rembourser, c'est-à-dire l'avantage obtenu par le bénéficiaire de l'aide, consiste en la différence entre les conditions qu'il aurait pu obtenir sur le marché et celles auxquelles l'aide lui a été accordée.

(385) 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 ([76]). Pour une entreprise en difficulté, comme c'est le cas du chantier naval de Gdynia, la Commission part du principe que le taux de référence doit 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 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 ([77]).

(386) La Commission estime qu'au cours de la période considérée, pendant laquelle le chantier naval de Gdynia a reçu les aides décrites aux considérants 209 à 232, celui-ci connaissait de graves difficultés financières (ainsi qu'il est exposé aux considérants 62 à 66) et n'était pas en mesure d'obtenir un financement sur le marché. Le chantier naval était en capitaux propres négatifs, enregistrait constamment des pertes et, au cours de la période considérée, n'a obtenu pratiquement aucun financement du

([76]) 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).

([77]) 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.

marché. Dans de telles conditions, aucun opérateur en économie de marché ne serait disposé à accorder un financement au chantier naval, au vu des risques élevés encourus. En conséquence, 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 une garantie, même assortie d'une prime élevée.

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

Prêts

(387) Dans la mesure où le chantier naval de Gdynia 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.

(388) Le remboursement de tous les prêts accordés au chantier naval ne suffit toutefois pas pour rétablir la situation d'origine, étant donné que jusqu'à la date du remboursement, le chantier naval 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 donc 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 Gdynia 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 de base 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 ([78]). La Commission estime que c'est le minimum pour les prêts concernés en l'espèce.

Garanties

(389) 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 de décaissement du prêt couvert par la garantie et celle de la résiliation du contrat de garantie.

(390) 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 ([79]), 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 garanti multiplié par le facteur de risque et après déduction de la prime de garantie.

(391) Lorsqu'il n'est pas possible de calculer l'élément d'aide sur la base de ces principes, la Commission estimerait approprié de calculer la différence entre la prime de garantie qui aurait été pratiquée par le marché et celle acquittée par le bénéficiaire. La Commission considère que la différence ainsi calculée constitue l'élément d'aide contenu dans la garantie. Elle 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 régime de crédit à l'exportation garanti par le Trésor public, 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 régime. Accorder des garanties au chantier naval représentait donc un risque considérable.

(392) Comme il a été expliqué plus haut, dans la mesure où le chantier naval n'aurait pas été en mesure d'obtenir une garantie sur le marché eu égard à sa situation financière précaire, il importe de dénoncer sans délai les accords de garantie en cours afin d'éliminer les distorsions de concurrence causées par l'aide accordée.

Garanties sur les acomptes

(393) Dans le cas des garanties sur les acomptes, la Commission estime 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 elle est d'avis 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. Le régime appliqué par

([78]) Considérant 68 de la décision de la Commission relative aux mesures mises à exécution par l'Espagne en faveur de Siderúrgica Añón SA (JO L 311 du 26.11.2005, p. 22); considérant 42 de la décision 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).

([79]) *Ibidem.*

le KUKE, exempt d'élément d'aide d'État, peut de nouveau servir de référence, en reflétant les primes pratiquées par le marché, et, dans ce cas aussi, ces primes de référence doivent être majorées afin de tenir compte du risque accru dont s'accompagne l'octroi d'une aide à une entreprise en difficulté.

(394) La Commission estime que, tout comme pour d'autres garanties accordées au chantier naval et pour les mêmes raisons, il doit être mis fin sans délai à toute garantie du KUKE encore en vigueur.

Non-exécution de créances

(395) 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 ([80]). 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 octroyant l'aide.

(396) 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 a été 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 les organismes octroyant l'aide.

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

([80]) Voir par exemple, la décision 2008/344/CE 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 S.A. (JO L 116, 30.4.2008, p. 26).

Annulation de dettes

(398) Toute annulation de dette correspond à une subvention non remboursable; en conséquence, l'ensemble de la dette annulée constitue une aide.

Créances d'organismes publics soumises à restructuration conformément à la procédure du chapitre 5a

(399) En application de la loi du 30 octobre 2002, les obligations à l'égard d'organismes publics soumises à restructuration conformément à la procédure du chapitre 5a ont été transférées à l'opérateur (une entreprise entièrement détenue par l'ARP) en même temps que des éléments d'actifs dont la valeur devait représenter au moins 25 % des obligations transférées. L'opérateur doit ensuite vendre ces éléments d'actifs et, avec les recettes de cette vente, rembourser une partie des dettes à l'égard d'organismes publics. La partie restante est ensuite annulée par les autorités publiques compétentes. À cet égard, la Commission estime que l'élément d'aide contenu dans l'opération décrite est égal à la valeur des obligations transférées à l'opérateur, déduction faite de la valeur réelle des actifs également transférés. Conformément à la loi du 30 octobre 2002, cela signifierait que l'élément d'aide s'élève au maximum à 75 % de la valeur des obligations transférées. Néanmoins, que la valeur des actifs soit supérieure ou inférieure aux 25 % requis par la législation, il convient de calculer l'élément d'aide en conséquence.

Injection de capital

(400) La Commission estime qu'une injection de capital dans des entreprises en difficulté par l'État ou des organismes contrôlés par l'État (tels que l'ARP et KPS), dont on ne peut attendre aucun rendement, doit être considérée comme une aide non remboursable ([81]). Afin d'éliminer la distorsion de concurrence causée par l'injection de capital, le chantier naval devrait rembourser l'intégralité des montants injectés.

Mise en œuvre de la présente décision

(401) 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 Gdynia. Toutes les obligations de

([81]) Voir par exemple la décision 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).

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 étaient remplies, la vente des actifs du chantier naval n'impliquerait pas l'octroi d'une aide nouvelle à leur(s) acquéreur(s) et les actifs pourraient 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 ([82]). 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.

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

(403) 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 Gdynia sera liquidé, ainsi que les dettes et actifs restants.

(404) 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.

(405) 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.

(406) 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.

(407) 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.

(408) 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.

(409) 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.

(410) La Pologne a indiqué qu'elle devra prendre des mesures législatives pour mettre en œuvre la présente décision. En conséquence, la Commission reconnaît qu'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,

([82]) 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.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'aide d'État décrite aux considérants 209 à 232 de la présente décision et accordée par la Pologne en faveur du chantier naval de Gdynia 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 Gdynia 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 209 à 232 de la présente décision, la Pologne récupère un montant d'aide égal à la différence entre le taux d'intérêt effectivement payé par le chantier naval de Gdynia et le taux d'intérêt que le bénéficiaire aurait dû payer s'il avait obtenu le prêt aux conditions du marché, pour la période comprise entre l'octroi du prêt et son remboursement. 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 obtenues du Trésor public, décrites aux considérants 209 à 232 de la présente décision, la Pologne récupère un montant d'aide, pour la période comprise entre l'octroi de la garantie et son expiration, égal à la différence entre le taux d'intérêt effectivement payé par le chantier naval de Gdynia pour un prêt garanti obtenu grâce à la garantie de l'État et le taux d'intérêt que le bénéficiaire aurait dû payer s'il avait obtenu le prêt aux conditions du marché, ou au montant garanti multiplié par le facteur de risque (probabilité d'activation de la garantie) et diminué de la prime de garantie versée, ou encore à la différence entre la prime de garantie versée et celle que le bénéficiaire aurait dû verser 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

En ce qui concerne les garanties sur les acomptes accordées par l'organisme public de crédit à l'exportation (KUKE), décrites aux considérants 209 à 232 de la présente décision, 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 de garantie versée par le bénéficiaire et la prime que le bénéficiaire aurait dû verser s'il avait obtenu cette 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 5

Les articles 3 et 4 s'appliquent mutatis mutandis aux garanties sur les acomptes accordées par la Pologne en faveur du chantier naval de Gdynia 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 6

En ce qui concerne les créances d'organismes publics non exécutées, décrites aux considérants 209 à 232 de la présente décision, la Pologne récupère un montant d'aide égal, pour la période comprise entre l'octroi de l'aide et le remboursement d'une dette donnée, à la différence entre le taux d'intérêt payé effectivement payé par le chantier naval de Gdynia 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 d'organismes publics non encore exécutée doit être remboursée sans délai.

Article 7

En ce qui concerne les annulations de dettes à l'égard d'organismes publics, décrites aux considérants 209 à 232 de la présente décision, la Pologne récupère un montant d'aide égal à la somme des créances annulées.

Article 8

En ce qui concerne les dettes à l'égard d'organismes publics restructurées conformément à la loi du 30 octobre 2002 relative aux aides d'État en faveur des entreprises ayant un impact significatif sur le marché du travail (telle que modifiée), décrites aux considérants 209 à 232 de la présente décision, la Pologne récupère une aide d'un montant égal à la somme des dettes contractées à l'égard d'organismes publics transférées à l'opérateur, diminuée de la valeur réelle des actifs du bénéficiaire transférés à l'opérateur.

Article 9

En ce qui concerne les injections de capital effectuées par différents organismes publics, décrites aux considérants 209 à 232 de la présente décision, la Pologne récupère un montant d'aide égal à la somme totale des capitaux injectés.

Article 10

En ce qui concerne les subventions directes décrites dans le tableau 4 et aux considérants 209 à 232 de la présente décision, la Pologne récupère un montant d'aide égal à la somme totale des subventions.

Article 11

1. La Pologne est tenue de récupérer auprès du bénéficiaire l'aide décrite aux articles qui précèdent. Le remboursement de l'aide s'effectue selon les modalités exposées aux considérants 384 à 401 de la présente décision.

2. L'aide à récupérer comprend des intérêts, qui courent à compter de la date à laquelle elle a été mise à la disposition du chantier naval de Gdynia jusqu'à celle de sa récupération effective.

3. Les intérêts sont calculés sur une base composée conformément aux dispositions du chapitre V du règlement (CE) n° 794/2004 de la Commission ([83]) et du règlement (CE) n° 271/2008 ([84]) modifiant le règlement (CE) n° 794/2004.

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

Article 12

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

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

Article 13

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 informe la Commission 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. Elle fournit également des informations détaillées sur les montants d'aide et d'intérêts déjà récupérés 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

([83]) JO L 140 du 30.4.2004, p. 1.
([84]) JO L 82 du 25.3.2008, p. 1.

ANNEXE I

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 fournir un calendrier du processus de récupération de l'aide et 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 d'aide remboursé	Devise

(*) Date(s) de remboursement de l'aide.

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