II

*(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication n'est pas obligatoire)*

# DÉCISIONS

# COMMISSION

## DÉCISION DE LA COMMISSION

**du 21 mars 2007**

**concernant l'aide d'État C 21/06 (ex N 635/05) que la République slovaque envisage de mettre à exécution en faveur de l'entreprise Slovenské lodenice Komárno**

*[notifiée sous le numéro C(2007) 1182]*

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

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

(2007/529/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

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

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations conformément à la disposition précitée [1] et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

### 1. **PROCÉDURE**

(1) Par lettre du 9 décembre 2005, enregistrée le 14 décembre 2005, la République slovaque a notifié à la Commission son intention d'accorder une aide régionale à l'investissement à l'entreprise Slovenské lodenice Komárno. La Commission a demandé des informations par les lettres du 23 décembre 2005 et du 27 février 2006, auxquelles la République slovaque a répondu par lettre du 26 janvier 2006, enregistrée le 31 janvier 2006, et par lettre du 23 mars 2006, enregistrée le 4 avril 2006.

(2) Par lettre du 7 juin 2006, la Commission a informé la République slovaque de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE à l'encontre de cette aide.

(3) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* [2]. La Commission a invité les intéressés à présenter leurs observations sur la mesure.

(4) Par lettre du 6 juillet 2006, enregistrée le 12 juillet 2006, la République slovaque a transmis les observations présentées par le bénéficiaire de l'aide, à savoir Slovenské lodenice Komárno. Comme ces observations ont été communiquées à la Commission par la République slovaque, la Commission présume que la République slovaque a eu la possibilité de réagir aux observations du bénéficiaire. La République slovaque n'a fourni aucune autre observation. Par lettre du 30 octobre 2006, la Commission a demandé à la République slovaque de lui confirmer la manière dont il fallait comprendre les observations du bénéficiaire. Le bénéficiaire a fourni des explications supplémentaires à la réunion du 14 décembre 2006. La République slovaque a répondu à la demande de la Commission du 30 octobre 2006 par lettre du 10 janvier 2007, enregistrée le jour même, où elle confirme les explications fournies par le bénéficiaire de l'aide lors de la réunion précitée.

[1] JO C 194 du 18.8.2006, p. 30.

[2] Voir note 1 de bas de page.

## 2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE L'AIDE

### 2.1. Entreprise bénéficiaire

(5) Le bénéficiaire est l'entreprise slovaque de chantier navals Slovenské lodenice Komárno, a.s. de Bratislava (ci-après dénommée «SLK») exerçant son activité sur le fleuve Danube dans une région admissible au bénéfice d'aides régionales conformément à l'article 87, paragraphe 3, point a), du traité CE. L'entreprise a été fondée en 2000. Ses actionnaires sont Euram Bank AG Vienne (70 %) et l'État (30 %). Euram Bank AG est devenu l'actionnaire majoritaire après deux injonctions de capitaux en 2003. SLK est une grande entreprise, qui affiche un chiffre d'affaires de 1,424 milliard de couronnes slovaques ([3]) (2004) et emploie 910 personnes (2005). Après la privatisation partielle de 2003, l'entreprise a triplé son volume de production [exprimé en tonnage brut compensé (TBC) par an]. Par ailleurs, elle a dégagé un bénéfice de 26 millions de couronnes slovaques en 2004. La situation financière de SLK est saine.

(6) SLK construit de petits porte-conteneurs maritimes et des navires fluvio-maritimes d'un tonnage maximal de 6 000 tpl. Selon les informations fournies par la République slovaque, les leaders du marché sont le chantier naval DAMEN au Pays-Bas et celui de Flensburg en Allemagne, qui construisent des navires d'un tonnage compris entre 4 000 à 20 000 tpl. Actuellement, le chantier naval polonais Stocznia Północna est également spécialisé dans la construction de porte-conteneurs de taille similaire. SLK n'effectue pas la réparation ni la transformation des navires maritimes. La totalité de la production de l'entreprise est destinée aux États membres de l'Union européenne.

### 2.2. Projet d'investissement

(7) Entre 2006 et 2008, l'entreprise entend mettre en œuvre un projet d'investissement intitulé «*Modernisation de la base technologique de Slovenské lodenice Komárno*». L'objectif du projet est de moderniser la production. Il se compose de neuf sous-projets (SP 01 à SP 09), décrits ci-après. Leur description tient compte des observations présentées par le bénéficiaire après l'ouverture de la procédure formelle d'examen, qui ont fourni des éclaircissements sur la nature des investissements.

— SP 01 — Extension des zones de production: mise en place, dans l'enceinte du chantier naval, d'une nouvelle voie ferrée avec un dispositif permettant la création d'un nouveau poste de montage. Le chantier naval se dotera d'une grue d'une capacité de charge de 50 t. Jusqu'à présent, cette partie du chantier naval n'était pas utilisée pour la production, mais pour le stockage. Le montant des frais d'investissement est de 39 825 658 SKK.

— SP 02 — Acquisition et installation d'un jet de nettoyage en chambre pour le *Système automatisé de prétraitement de matériaux compacts*. L'investissement vise à accélérer le nettoyage des tôles en acier. Par rapport au dispositif actuellement utilisé, le nouveau jet de nettoyage comporte plusieurs avantages. Il permet notamment d'accélérer le processus de production, de diminuer substantiellement la consommation d'abrasifs et d'énergie et de mieux protéger l'environnement. La capacité théorique du *Système automatisé de prétraitement de matériaux compacts* devrait ainsi passer de 12 450 à 15 700 tonnes. Coût total: 17 500 000 SKK.

— SP 03 — Construction d'un réseau de distribution d'électricité sur les rails nº 4 et nº 5: ces deux rails sont actuellement utilisés pour la construction du corps de navire et pour son assemblage. Au chantier naval, six nouveaux points d'alimentation seront réalisés (pour l'acétylène, l'oxygène et l'air comprimé), ce qui contribuera à la modernisation du dispositif. Coût total: 6 500 000 SKK.

— SP 04 — Construction d'un réseau de distribution d'électricité pour la grande jetée où les travaux de finition sont effectués: de nouveaux réseaux de distribution ainsi que huit points d'alimentation seront construits le long de la jetée (acétylène, oxygène, air comprimé et électricité). Le but est de remplacer le système actuel, lent et coûteux, où l'alimentation en acétylène, en oxygène et en air comprimé se fait à partir des bouteilles. Coût total: 3 500 000 SKK.

— SP 05 — Achat d'une aléseuse horizontale de type W 100. Actuellement, l'entreprise loue une aléseuse du même type, mais d'une génération plus ancienne (W 75). L'aléseuse de type W 100 est une machine plus perfectionnée qui, par ses caractéristiques techniques, permet d'usiner plus efficacement un plus large éventail de pièces (nombre de tours/minute plus élevé). Coût total: 6 000 000 SKK.

— SP 06 — Poste de découpe: achat de ciseaux hydrauliques pour table de montage. Jusqu'à présent, une autre technologie, moins performante, était utilisée. Coût total: 2 000 000 SKK.

— SP 07 — Amélioration du contrôle de la qualité: mesures de contrôle sur le corps du navire en cours de production; contrôle de qualité après chaque opération; achat d'un appareil radiologique industriel de type portable; achat d'un appareil de mesure des peintures et des matériaux; achat d'un appareil ultrasonique pour mesurer l'épaisseur de la tôle d'acier; achat d'une sonde. Coût total: 2 000 000 SKK.

— SP 08 — Modernisation des techniques de manutention: un chariot à plate-forme, un chariot élévateur et un chargeur de piles à plomb servant de source d'alimentation pour la traction. Coût total: 2 000 000 SKK.

— SP 09 — Aménagement de 2 postes de soudage aluminium/inox: 1 poste de serrurerie électrique et 1 poste de soudage de tubes non inox. Aujourd'hui, ces deux fonctions sont sous-traitées. Coût total: 1 000 000 SKK.

([3]) Taux de change moyen publié par la Banque nationale de Slovaquie au mois de novembre 2005: 1 EUR = 38,4550 SKK.

(8) Le coût total s'élève à 80 325 658 SKK, ce qui correspond aux dépenses admissibles pour l'aide régionale à l'investissement. Cette somme sera affectée à l'achat de machines et d'équipements. La valeur actuelle des frais d'investissement admissibles est de 76 100 000 SKK (taux d'escompte de 7,55 %). Le coût du projet se répartit sur les différentes années comme suit:

*Tableau 1*

**Valeur actuelle des dépenses admissibles**

| Année | Dépenses admissibles | Valeur actuelle des dépenses admissibles |
|---|---|---|
| 2006 | 31 164 000 | 31 164 000 |
| 2007 | 37 295 658 | 34 677 506 |
| 2008 | 11 866 000 | 10 258 494 |
| Total | 80 325 658 | 76 100 000 |

(9) Selon la République slovaque, les sous-projets SP 02 à SP 09 sont des projets indépendants que SLK mettra en place même si le sous-projet SP 01 n'est pas réalisé.

(10) Le projet d'investissement envisagé permettra de faire passer la capacité technique du chantier naval de 24 000 TBC à 28 500 TBC à l'horizon 2009, ce qui correspond à une hausse de la production équivalant à 2 navires supplémentaires par an. Les autres avantages tirés du projet seront le raccourcissement du cycle de production, la réalisation d'économies substantielles et l'amélioration de la qualité. En 2009, la productivité du chantier naval augmentera, passant de 67 heures-homme/TBC à 58 heures-homme/TBC, sous-traitance comprise.

(11) La réalisation des investissements débouchera sur la création de 140 emplois au chantier naval (dont 112 directement liés à la production, 20 auxiliaires et 8 technico-économiques) et, indirectement, de 50 postes dans la région où le taux de chômage est de 14 %. Après la réalisation du sous-projet SP 09, une grande quantité d'emplois directement liés à la production sera créée par réinternalisation. Au terme de la réalisation des investissements, le nombre total d'heures-homme disponibles par an passera de 1 590 300 à 1 653 200.

(12) Le bénéficiaire a déclaré qu'il maintiendrait les résultats de l'investissement pendant une période d'au moins cinq ans. L'entreprise SLK a sollicité l'octroi d'une aide par lettre du 10 octobre 2005. La réalisation des investissements a débuté en 2006.

### 2.3. **Mesure en cause**

(13) La mesure notifiée consiste en l'annulation, par le bureau d'assurance sociale, de pénalités liées au retard de paiement, par SLK, de ses cotisations sociales pour la période allant du 31 octobre 2003 au 31 mars 2004. Le montant de cette créance s'élève à 17 117 957 SKK. Le bureau d'assurance sociale ne procédera à la remise qu'après approbation de la Commission. La valeur actuelle de l'aide représente donc la somme de 17 117 957 SKK, ce qui correspond à une intensité de l'aide de 22,49 % des dépenses admissibles.

(14) Les autres sources de financement sont les fonds propres de SLK (19 025 000 SKK) et le crédit octroyé par une banque privée (39 957 043 SKK).

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

(15) La Commission a ouvert la procédure formelle d'examen pour les raisons suivantes: premièrement, elle avait des doutes concernant la question de savoir si les sous-projets SP 01, SP 05 et SP 09 étaient des investissements destinés à moderniser le chantier naval dans son état actuel, s'ils visaient à améliorer la productivité des installations existantes et s'ils pouvaient donc être considérés comme admissibles au bénéfice d'une aide régionale.

(16) La Commission avait des doutes particuliers concernant la question de savoir si le sous-projet SP 01, apparemment destiné à créer de nouvelles capacités de production, visait également à améliorer la productivité des installations déjà existantes.

(17) Comme l'avantage potentiel du sous-projet SP 05 en termes d'amélioration de la productivité n'était pas clairement établi, la Commission craignait que celui-ci ne consiste simplement à remplacer un équipement loué par un équipement propre. Elle avait les mêmes doutes au sujet du sous-projet SP 09.

(18) Deuxièmement, la Commission n'était pas convaincue que les sous-projets SP 01, SP 02 et SP 03 soient admissibles au bénéfice d'une aide régionale, dans la mesure où ils semblaient entraîner une augmentation de la capacité technique du bénéficiaire. Elle a estimé qu'il était nécessaire d'analyser plus avant l'impact de l'aide à l'investissement sur la capacité du chantier naval.

(19) Troisièmement, en rapport avec des doutes concernant l'admissibilité des différentes parties du projet d'investissement au bénéfice d'une aide régionale, la Commission avait également des doutes quant au respect de l'intensité maximale autorisée de l'aide.

(20) Enfin, selon les informations dont elle disposait à ce stade, la Commission a abouti à la conclusion préalable que les sous-projets restants remplissaient les critères d'admissibilité établis dans l'encadrement des aides d'État à la construction navale (ci-après dénommé «l'encadrement») ([4]).

## 4. OBSERVATIONS DU BÉNÉFICIAIRE

(21) Après l'ouverture de la procédure formelle d'examen, le bénéficiaire a fourni une série d'explications complémentaires concernant le bien-fondé et l'impact du projet d'investissement.

(22) Il a indiqué que la principale raison du projet résidait dans l'aménagement actuel, inadéquat, du chantier naval, qui rendait la production tributaire des conditions naturelles, à savoir du niveau du Danube. Les composants du corps de navire (ci-après dénommés les sections) sont actuellement assemblés dans les halls de production couverts ou en plein air, dans la zone des rails n° 4 et n° 5. L'inconvénient du système actuel réside dans le fait que la taille de ces sections est limitée, d'une part, par la hauteur des halls de construction et, d'autre part, par la capacité de charge de la grue sur les rails n° 4 et n° 5 (27 tonnes). Cet état des choses a deux conséquences majeures. Premièrement, le montage des sections de taille importante doit être réalisé en partie sur l'eau. Deuxièmement, il arrive souvent que les sections n'atteignent pas la taille critique permettant le montage de l'équipement et notamment du système de tuyauterie. Par conséquent, l'équipement est monté sur l'eau, après l'assemblage du corps de navire dans son intégralité, ce qui n'est pas efficace.

(23) Le fait que l'assemblage des sections et le montage de l'équipement doivent être exécutés, du moins en partie, sur l'eau rend la production du chantier naval tributaire des conditions naturelles et notamment du niveau du Danube. S'il est trop bas, la production doit être interrompue, dans la mesure où il n'est techniquement possible de poursuivre l'assemblage ou le montage ni dans les halls (la hauteur et l'espace étant limités), ni dans les installations extérieures existantes (la capacité de charge de la grue n'étant pas suffisante).

(24) Il se trouve que les sous-projets SP 01 et SP 03 apportent une solution à ce problème. Le projet d'investissement renforcerait la capacité de montage en permettant la fabrication de sections de taille plus importante. Grâce à la mise en place d'un nouveau dispositif équipé d'une grue avec une capacité de charge de 50 t sur le rail n° 8, les performances de la zone de montage en plein air seront augmentées. Cette capacité de charge sera effectivement suffisante pour réaliser les travaux de finition sur la grande jetée (50 tonnes requises). De cette manière, le processus sera modernisé. Dans le même temps, la capacité de montage sur les rails n° 4 et n° 5 sera améliorée.

(25) Ainsi, une partie de la construction de sections sera transférée des halls de production vers l'extérieur. Dans le passé, lorsque le niveau du Danube était trop bas pour permettre les travaux sur l'eau, les halls de production étaient surchargés et, dans de nombreux cas, l'activité du chantier naval devait être interrompue. L'espace libéré sera utilisé pour moderniser la partie du processus de production effectuée dans les halls de construction, mais aussi pour réaliser des travaux autres que le montage, comme la peinture, la construction de diverses plus petites pièces pour les navires, etc.

(26) Le sous-projet SP 03 permettra d'alléger le réseau de distribution et donc, de réduire les pertes d'énergie.

(27) Quant au sous-projet SP 02, le bénéficiaire a mis en évidence les gains d'efficacité résultant du remplacement du jet de nettoyage en chambre existant par un nouveau.

(28) Pour le sous-projet SP 05, le bénéficiaire a fourni un tableau comparatif présentant les caractéristiques techniques de l'ancienne aléseuse par rapport à celles de la nouvelle (cf. point 7).

(29) Enfin pour le sous-projet SP 09, le bénéficiaire a expliqué que, lorsque des modifications sont apportées au cahier des charges pour certaines pièces au cours du processus de production, le système de sous-traitance englobant le soudage aluminium/inox ne suit pas toujours. Or, de telles modifications intervenant fréquemment, le bénéficiaire se retrouve tributaire des plans de fabrication de ses sous-traitants. La possession de l'équipement requis donnera au bénéficiaire la flexibilité nécessaire pour réagir rapidement à de telles modifications, ce qui entraînera une amélioration substantielle du processus (le prix de revient baissant de 20 % pour les pièces autres qu'en acier seul). Compte tenu de l'utilisation croissante des pièces en aluminium/inox, par rapport à celles en acier, cette question deviendra de plus en plus stratégique.

(30) Pour répondre aux interrogations sur le fait que les sous-projets SP 01 et SP 03, comme SP 02, visent à augmenter la capacité technique du chantier naval, le bénéficiaire a fait valoir que cette augmentation était une simple conséquence de l'amélioration de la productivité obtenue grâce à cet investissement. Le bénéficiaire a confirmé que la capacité totale passerait de 24 000 TBC à 28 500 TBC en 2009, ce qui signifie en moyenne 2 navires supplémentaires par an, en fonction de la taille et du type des navires. La capacité théorique du traitement de matériaux compacts passera, quant à elle, de 12 450 à 15 700 tonnes par an. En revanche, la capacité réelle de traitement de tels matériaux restera au niveau actuel de 12 450 tonnes, compte tenu des obstacles persistant en amont du processus dont l'élimination nécessiterait des investissements considérables que le chantier naval n'envisage pas à moyen terme.

([4]) JO C 317 du 30.12.2003, p. 11. La durée de validité de l'encadrement a été prolongée par la communication de la Commission concernant la prorogation de l'encadrement des aides d'État à la construction navale (JO C 260 du 28.10.2006, p. 7).

(31) Pour dissiper la crainte que les sous-projets SP 01, SP 05 et SP 09 ne soient pas destinés à augmenter la productivité des installations existantes, le bénéficiaire a fourni à la Commission des éléments de nature à démontrer l'augmentation effective de la productivité. Le bénéficiaire a chiffré l'augmentation globale de la productivité à l'aide des facteurs suivants: la durée du cycle de production sera raccourcie de 20, 12 ou 8 jours selon le type de navire; la charge de travail sera diminuée de 12 000 heures-homme par navire environ; la productivité du dispositif de prétraitement de matériaux compacts exprimée en tonnes d'acier traitées par ouvrier passera de 13,65 à 15,60, soit une augmentation de 14 %; la productivité du dispositif de prétraitement de matériaux compacts exprimée en heures-homme par tonne d'acier sera ramenée de 127 à 97, soit une amélioration de 31 %.

## 5. OBSERVATIONS DE LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE

(32) La République slovaque a transmis les observations du bénéficiaire à la Commission sans y apporter aucun commentaire, ce qui est une manière de souscrire aux observations du bénéficiaire.

## 6. APPRÉCIATION

### 6.1. Aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE

(33) L'article 87, paragraphe 1, du traité CE dispose que les aides accordées par un État membre ou au moyen de ressources d'État, sous quelque forme que ce soit, qui faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres. Selon une jurisprudence constante des tribunaux européens, le critère de l'affectation des échanges est rempli dès lors que l'entreprise bénéficiaire exerce une activité économique donnant lieu à des échanges commerciaux entre États membres.

(34) Dans ce cas précis, il s'agit de l'annulation d'une créance par le bureau d'assurance sociale, qui est l'organe central gérant le système de protection sociale. Cette mesure financière engage des ressources d'État et incombe à l'État. Par ailleurs, le bureau d'assurance sociale est habilité à renoncer totalement ou partiellement aux pénalités exigibles à sa convenance, «dans les cas justifiés». Le critère de sélectivité est donc rempli. La mesure confère à SLK un avantage financier qu'elle n'aurait pas obtenu sur le marché, étant donné qu'elle aurait dû s'acquitter de la pénalité. SLK construit des navires maritimes. Comme ces produits font l'objet d'échanges, la mesure susdite risque d'entraver la concurrence et d'affecter les échanges entre États membres. Bien qu'elle occupe le créneau des petits navires allant jusqu'à 6 000 tpl, SLK est au moins un concurrent en puissance pour de petits chantiers navals polonais, pour le chantier naval hollandais DAMEN et pour le chantier naval allemand Flensburg. Dans ces conditions, la mesure financière constitue une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE et doit donc être appréciée en conséquence.

(35) L'aide d'État atteint le montant de 17 117 957 SKK.

(36) Comme indiqué dans la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, la Commission a décidé de ne pas chercher à établir si le non-recouvrement des cotisations de sécurité sociale pour la période allant du 31 octobre 2003 au 31 mars 2004 constituait une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE. Il s'agissait d'une période antérieure à l'adhésion de la Slovaquie à l'Union européenne et la décision ne s'appliquait pas après la date d'adhésion. De ce fait, la Commission n'est pas habilitée à examiner la compatibilité de la mesure avec les règles du marché commun. Selon les éléments réunis, SLK s'est acquittée du montant des cotisations sociales pour la période du 31 octobre 2003 au 31 mars 2004, ce qui est une condition nécessaire pour l'annulation des pénalités.

### 6.2. Compatibilité de l'aide: dérogation au titre de l'article 87, paragraphe 3, du traité CE

(37) L'article 87 du traité CE prévoit, en ses paragraphes 2 et 3, certaines exceptions à la règle générale d'incompatibilité des aides d'État avec le marché commun énoncée au paragraphe 1 de ce même article.

(38) Pour permettre l'évaluation des aides affectées à la construction des navires, la Commission a publié un encadrement spécifique. La construction navale y est définie comme la construction, dans la Communauté, de navires de commerce autopropulsés. Comme l'activité de SLK répond à cette définition, toute aide octroyée à l'entreprise doit être appréciée à la lumière de l'encadrement susdit.

(39) Le point 26 de l'encadrement des aides d'État à la construction navale dispose que les aides à finalité régionale accordées à la construction, à la réparation ou à la transformation navales peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun à condition, s'agissant des aides aux investissements, qu'elles soient accordées pour permettre, hors de toute restructuration financière du chantier naval, de mettre à niveau ou de moderniser les installations dans le but d'accroître leur productivité.

(40) Dans les régions visées à l'article 87, paragraphe 3, point a), du traité CE, l'intensité des aides ne doit pas dépasser 22,5 % ou le plafond d'aide régionale applicable, selon le montant qui s'avère le plus petit. Dans ce cas précis, le plafond de 22,5 % est applicable. Par ailleurs, l'aide doit se limiter aux dépenses admissibles, telles que définies dans les Lignes directrices de la Communauté concernant les aides d'État à finalité régionale (ci-après dénommées «Lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale») [5].

*Modernisation: sous-projets SP 01, SP 05 et SP 09*

(41) Les doutes exprimés par la Commission sur le fait que ces sous-projets visent ou non à moderniser le chantier naval existant dans le but d'améliorer la productivité des installations existantes ont été dissipés.

[5] JO C 54 du 4.3.2006, p. 13.

(42) La Commission considère le sous-projet SP 01 comme un projet de modernisation, dans la mesure où il aura pour effet de simplifier le processus de production en résolvant les problèmes de base inhérents à son organisation actuelle. Premièrement, il permettra à l'entreprise de construire des sections de taille plus importante sur le quai, de sorte que la production ne sera plus tributaire des conditions naturelles sur le Danube. Deuxièmement, l'efficacité du processus d'assemblage sera augmentée, puisque le chantier naval sera en mesure de fabriquer des sections plus importantes. Troisièmement, l'opération de montage de l'équipement sur les différentes sections pourra être effectuée à un stade antérieur du processus de production, ce qui aura pour effet d'augmenter les performances par rapport à la situation actuelle où l'équipement, et notamment le système de tuyauterie, est monté sur le corps de navire déjà assemblé. Enfin, le nouveau dispositif permettra de mieux valoriser les halls de production, aujourd'hui surchargés par la construction des sections; dans l'avenir, ils seront utilisés pour effectuer d'autres opérations à des étapes antérieures du processus de production.

(43) Compte tenu de ce qui précède, la Commission conclut que, bien que le sous-projet SP 01 concerne une nouvelle installation, il représente une modernisation du chantier naval dans son ensemble (en particulier du processus de montage des sections), ayant pour effet d'augmenter la productivité des installations existantes et notamment des halls de production.

(44) Aléseuse (sous-projet SP 05): une machine plus moderne et plus rapide peut, grâce à ses caractéristiques techniques, être utilisée pour la fabrication d'un plus large éventail de pièces, ce qui augmente la flexibilité dans le cadre de l'opération *Production et assemblage des systèmes*. L'investissement représente une réelle modernisation et non un simple remplacement de l'équipement de location utilisé jusqu'à présent. Ce sous-projet augmentera la productivité des installations existantes. Bien que les installations louées ne puissent être considérés comme «existantes», le sous-projet augmente la productivité pour la partie *Production et assemblage des systèmes*.

(45) Quant au sous-projet SP 09, il apporte une augmentation de la productivité sur le poste soudage aluminium/inox à travers des économies substantielles. Par ailleurs, une plus grande réactivité de l'entreprise, face aux changements fréquemment apportés par le client aux cahiers des charges, permettra d'éliminer les perturbations dans le processus de production. L'investissement conduisant à la réinternalisation représente une réelle modernisation du processus de production. Ce sous-projet augmentera la productivité des installations existantes; bien que les installations louées ne puissent être considérées comme «existantes», le sous-projet constitue une amélioration du processus de production dans son ensemble.

(46) Sur la base des éléments précités, la Commission conclut que les sous-projets SP 05 et SP 09 représentent une modernisation du chantier naval et une amélioration de la productivité par rapport aux installations existantes.

*Pour la capacité: sous-projets SP 01, SP 02 et SP 03*

(47) Dans sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, la Commission craignait que les sous-projets SP 01, SP 02 et SP 03 ne fassent pas augmenter la capacité du chantier naval et se demandait si une telle évolution était conforme aux dispositions de l'encadrement.

(48) La Commission a conclu que ces trois sous-projets répondaient à l'exigence selon laquelle l'investissement devait être consacré à la modernisation du chantier naval existant, en vue d'améliorer la productivité des installations existantes. Quant au sous-projet SP 01, le respect de cette même condition a été démontré au point 42. Pour le sous-projet SP 02, la Commission indique que le nouveau jet de nettoyage en chambre constitue une amélioration de la qualité, dans la mesure où il permet d'accélérer le processus et fait réduire la consommation de matériaux et d'énergie, tout en favorisant la protection de l'environnement. Le sous-projet SP 03 apporte deux avantages: premièrement, la réduction du réseau de distribution permet de réaliser des économies dans les dépenses d'énergie. Deuxièmement, l'amélioration des équipements de montage des sections sur les rails n° 4 et n° 5 apporte des gains de productivité comparables à ceux apportés par le sous-projet SP 01 (capacité de fabriquer des sections de taille plus importante, libération d'espace dans les halls de production, production indépendante des conditions climatiques).

(49) Pour ce qui est de la capacité, la Commission étudiera tout d'abord l'impact de ces sous-projets sur la capacité technique du chantier naval (cf. points 50 et 51). Elle déterminera ensuite si l'augmentation de la capacité (à supposer qu'il y en ait une) peut être considérée comme justifiée (cf. points 52 et 53).

(50) Selon les éléments fournis par le bénéficiaire, la Commission observe que, bien que le sous-projet SP 02 conduise à une réelle augmentation de la capacité d'une installation existante, à savoir du Système automatisé de prétraitement de matériaux compacts, cette augmentation n'a qu'une valeur théorique. La nouvelle capacité de 15 700 tonnes d'acier traité correspond à la nouvelle valeur de référence maximum pour l'installation en question. Compte tenu d'autres obstacles inhérents à des étapes antérieures du processus de production, la quantité réelle d'acier traité, à savoir 12 450 tonnes, reste inchangée. Le bénéficiaire a confirmé que, pour éliminer les obstacles au stade de prétraitement des matériaux compacts, des investissements importants seraient nécessaires, mais que ceux-ci ne sont pas à l'ordre du jour. Ainsi, la Commission conclut-elle que le sous-projet SP 02 n'a pas pour effet d'augmenter la capacité du chantier naval dans son ensemble, dans la mesure où la possibilité de faire monter la capacité jusqu'à 15 700 tonnes reste purement théorique.

(51) Pour les sous-projets SP 01 et SP 03, il a été confirmé qu'ils conduiraient tous les deux à une augmentation de la capacité du chantier naval, laquelle passera de 24 000 TBC à 28 500 TBC, ce qui correspond à deux navires supplémentaires fabriqués au maximum par an, selon la taille et le type des navires. La Commission fait remarquer qu'étant donné que la capacité de traitement de l'acier n'augmente pas (cf. point 50), l'augmentation de la capacité technique du chantier naval ne peut être que le résultat d'une amélioration de la productivité à des étapes postérieures au prétraitement des matériaux compacts. Les sous-projets SP 01 et SP 03 conduisent effectivement à une augmentation de la productivité dans le processus du montage des sections avec des économies substantielles en temps de montage (le cycle de production sera raccourci de 30 % en moyenne; comme le montage d'un navire dure environ 36 jours en moyenne, les économies en temps de montage représentent en moyenne 13 jours par navire, cf. point 31). L'augmentation de la capacité résulte du fait que des sections de taille plus importante seront construites, ce qui raccourcira la durée du montage du corps de navire. Par conséquent, la quantité de TBC par année civile augmentera.

(52) La Commission doit déterminer si cette augmentation de la capacité est proportionnelle à l'augmentation de la productivité. Elle note que le projet d'investissement est susceptible d'apporter un avantage considérable du point de vue de la productivité. Le cycle de production sera raccourci de 30 % en moyenne. Tous les indicateurs de la productivité affichent une amélioration: la productivité totale du chantier naval exprimée en nombre d'heures-hommes/TBC (ramené de 67 à 58) augmentera de 15 %; quant à la productivité de l'installation de prétraitement de matériaux compacts exprimée en tonnes d'acier traité par ouvrier, elle augmentera de 14 % (passant de 13,65 à 15,60) et, exprimée en nombre d'heures-homme par tonne d'acier traité (ramené de 127 à 97), elle augmentera de 31 %. Ensuite, la Commission constate que, même si 140 nouveaux postes de travail seront directement créés au chantier naval, ce qui représente une croissance de 15 %, le nombre total d'heures-homme disponibles par an n'augmentera que de 3,9 % (passant de 1 590 300 à 1 653 200). Cela signifie que la création de nouveaux emplois directs résulte largement de la réinternalisation dans la partie soudage (SP 09). L'augmentation de la capacité ne découlera donc pas de la création de nouveaux postes de travail, mais de la modernisation des installations, ainsi que de la simplification du processus de production dans son ensemble.

(53) Étant donné que les investissements remplissent la condition de modernisation du chantier naval existant, dont l'objectif et le résultat sont l'amélioration de la productivité des installations existantes, que l'augmentation de la capacité résulte uniquement de la modernisation du chantier naval et est liée à l'adaptation du processus de production et que l'augmentation de la productivité est appréciable, on peut considérer que l'augmentation de la capacité est proportionnelle à la hausse de productivité escomptée.

(54) De ce fait, la Commission conclut que les sous-projets SP 01, SP 02 et SP 03 sont admissibles au bénéfice d'une aide régionale.

*Autres sous-projets*

(55) La Commission confirme sa conclusion préalable exprimée dans sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, à savoir que les autres sous-projets (SP 04, SP 06, SP 07 et SP 08) sont admissibles au bénéfice d'une aide régionale.

*Autres conditions d'admissibilité*

(56) La Commission indique également que tous les sous-projets notifiés répondent aux critères d'admissibilité établis par les Lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale (investissement dans l'actif immobilisé: dans des équipements/machines qui seront acquis aux conditions de marché, sans se limiter à remplacer l'actif déjà amorti). L'investissement n'est pas lié à une restructuration financière.

*Intensité des aides*

(57) Dans la mesure où les doutes de la Commission concernant l'admissibilité d'une partie du projet au bénéfice d'une aide régionale sont dissipés, elle conclut que le plafond de 22,5 % des dépenses admissibles, fixé par l'encadrement pour l'intensité des aides régionales, est respecté.

*Autres conditions de compatibilité de l'aide régionale avec le marché commun*

(58) Comme en l'occurrence, il s'agit de l'octroi d'une aide d'État ad hoc à un projet autonome, la Commission a aussi évalué son impact sur le développement régional conformément aux Lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale. Elle conclut que le projet, en conduisant à une modernisation considérable du chantier naval, favorise le développement de la région et augmente donc la compétitivité des acteurs économiques du marché, tout en aidant à préserver des emplois dans une région où le taux de chômage est de 14 %. L'investissement sera maintenu pendant au moins 5 ans.

(59) L'entreprise Slovenské lodenice Komárno a.s. a sollicité l'octroi d'une aide d'État avant le démarrage des travaux et contribue au financement du projet à hauteur de plus de 25 %, en conformité avec les Lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale.

## 7. **CONCLUSION**

(60) La Commission conclut que l'aide régionale envisagée en faveur de l'entreprise Slovenské lodenice Komárno pour un montant égal à 22,5 % du coût total de 76 100 000 SKK, soit 17 117 957 SKK, est conforme aux conditions d'octroi d'une aide régionale fixée par l'encadrement. L'aide envisagée remplit donc les conditions nécessaires pour être considérée comme compatible avec le marché commun,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

L'aide d'État que la République slovaque envisage de mettre à exécution en faveur de l'entreprise Slovenské lodenice Komárno sous la forme d'une annulation de créance pour un montant de 17 117 957 SKK est compatible avec le marché commun au titre de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE.

La mise à exécution de cette aide, pour un montant de 17 117 957 SKK, est par conséquent autorisée.

*Article 2*

La République slovaque est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 21 mars 2007.

*Par la Commission*

Neelie KROES

*Membre de la Commission*