

**DÉCISION DE LA COMMISSION****du 22 juillet 2009****concernant l'aide d'État C 18/05 (ex N 438/04, N 194/05 et PL 34/04) accordée par la Pologne au chantier naval de Gdansk***[notifiée sous le numéro C(2009) 5685]***(Le texte en langue polonaise est le seul faisant foi.)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2010/175/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

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

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

après avoir invité les parties intéressées à présenter leurs observations <sup>(1)</sup>, conformément aux articles précités, et vu les réponses obtenues,

considérant ce qui suit:

**I. PROCÉDURE**

(1) Par lettre du 8 octobre 2004 (enregistrée le jour même), la Pologne a notifié, conformément à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, des mesures à l'appui de la restructuration de l'entreprise Stocznia Gdańska - Grupa Stocznia Gdynia SA (ci-après «chantier naval de Gdansk») afin d'acquiescer l'assurance juridique qu'elles ont été accordées avant l'adhésion et, partant, qu'elles ne constituent pas une aide nouvelle susceptible d'être examinée par la Commission en vertu de l'article 88 du traité CE. Au cas où la Commission considérerait néanmoins que ces mesures constituent une aide nouvelle, la Pologne a demandé leur autorisation en tant qu'aide à la restructuration. La Pologne a transmis à la Commission un «plan de restructuration du chantier naval de Gdansk» actualisé, daté de mars 2004. L'affaire a été enregistrée sous le numéro N 438/04.

(2) La Commission a demandé des renseignements complémentaires sur cette affaire, par lettre du 11 novembre 2004, à laquelle la Pologne a répondu par lettre du 17 janvier 2005 (enregistrée le 21).

(3) Plus tôt, 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 avait notifié une aide à la restructuration en faveur de l'entreprise Stocznia Gdynia SA (ci-après «chantier naval de Gdynia») qui, à cette époque, était la société mère du chantier naval de Gdansk. L'affaire a été enregistrée sous le numéro PL 34/04. Par lettre du 19 mai 2004, la Commission a demandé à la Pologne de lui faire parvenir certains documents manquants, qui lui ont été transmis le 16 juin 2004. La Commission a demandé des renseignements complémentaires par lettres du 30 juillet 2004, 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), du 10 novembre 2004 (enregistrée le 15), du 17 février 2005 (enregistrée le 21), du 30 mars 2005 (enregistrée le 1<sup>er</sup> avril 2005) et du 18 avril 2005 (enregistrée le 20).

(4) Par lettre du 8 février 2005 (enregistré le 9), la Pologne a accepté que les deux affaires (N 438/04 et PL 34/04) soient jointes, étant donné qu'elles concernent deux entreprises appartenant au même groupe («groupe Chantiers navals de Gdynia»). Les renseignements communiqués par la suite concernant l'affaire PL 34/04 ont été considérés comme importants également pour l'affaire N 438/04.

(5) 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 PL 34/04 comme une notification en vertu de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE à l'égard de toute mesure jugée constitutive d'une aide nouvelle. L'affaire a été reclassée sous le numéro N 194/05.

(6) Le 1<sup>er</sup> juin 2005, la Commission a décidé d'ouvrir la procédure formelle d'examen à l'égard des mesures examinées dans le cadre des affaires N 438/04 et N 194/05; cette décision a été publiée au Journal officiel <sup>(2)</sup> et la Commission a invité la Pologne et les parties intéressées à lui présenter leurs observations.

(7) 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).

<sup>(1)</sup> JO C 220 du 8.9.2005, p. 7.

<sup>(2)</sup> Voir la note 1 ci-dessus.

- (8) Le groupe Chantiers navals de Gdynia a transmis ses observations par lettre du 10 octobre 2005 (enregistrée le 14). Des observations ont également été reçues de l'entreprise Ray Car Carriers (lettre du 7 octobre 2005, enregistrée le 10), de la représentation permanente du Danemark auprès de l'Union européenne (lettre du 7 octobre 2005, enregistrée le 11), 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) et de l'Union des employeurs de l'industrie maritime polonaise «Forum Okrętowe» (lettre du 10 octobre 2005, enregistrée le 11).
- (9) La Commission a transmis ces observations à la Pologne par lettres du 26 octobre 2005 et du 12 décembre 2005 <sup>(3)</sup>. La Pologne a répondu aux observations formulées par le groupe Chantiers navals de Gdynia par lettre du 16 janvier 2006 (enregistrée le 18). Elle n'a en revanche apporté aucun commentaire aux observations formulées par les autres tiers.
- (10) La Commission a demandé à un consultant externe d'évaluer le plan de restructuration actualisé du chantier naval de Gdansk, daté de mars 2004. Ce consultant a remis son rapport à la Commission en décembre 2005.
- (11) Par lettre du 13 janvier 2006, la Commission a demandé à la Pologne de lui communiquer des informations sur les modifications les plus récentes apportées à la stratégie de restructuration du chantier naval de Gdansk et de l'ensemble du groupe Chantiers navals de Gdynia. La Pologne a répondu par lettre du 20 février 2006 (enregistrée le 22) et le 22 février, les représentants de la Commission, des autorités polonaises et du groupe Chantiers navals de Gdynia se sont rencontrés. La Pologne a déclaré que le plan de restructuration du chantier naval de Gdansk de 2004 était devenu caduc et qu'elle avait adopté une nouvelle stratégie de restructuration pour ce chantier, qui prévoyait de le séparer du groupe et de le privatiser. La Pologne a aussi annoncé qu'elle présenterait un plan de restructuration modifié à la Commission avant le 30 juin 2006.
- (12) 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) en lui transmettant le calendrier de privatisation du chantier naval de Gdansk. Des informations supplémentaires sur le processus de privatisation ont été communiquées par la Pologne par lettre du 29 mars 2006 (enregistrée le 30). 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).
- (13) Par lettre du 6 avril 2006 (enregistrée le 10), la Pologne a transmis un premier projet de document «Stratégie 2006-2010 pour le secteur de la construction navale (chantiers maritimes) en Pologne». La Commission a transmis ses observations par lettres des 12 et 28 avril 2006. Le 31 août 2006, ce document a définitivement été approuvé par le Conseil des ministres polonais, avant d'être transmis à la Commission par lettre du 1<sup>er</sup> septembre 2006 (enregistrée le jour même).
- (14) Par lettre du 16 mai 2006, le groupe Chantiers navals de Gdynia a transmis à la Commission un «rapport d'évaluation de Stocznia Gdańska — Grupa Stoczni Gdynia SA» (chantier naval de Gdansk) daté du 30 septembre 2005.
- (15) Par lettre du 26 mai 2006 (enregistrée le 30), la Pologne a transmis de nouvelles informations sur le processus de privatisation en cours, notamment la liste des entreprises ayant manifesté un intérêt de principe à l'achat du chantier naval de Gdansk et la liste des entreprises ayant déposé une première offre. Par lettre du 13 juillet 2006 (enregistrée le 17), la Pologne a transmis de nouvelles informations sur le processus de privatisation en cours, en indiquant à la Commission que deux sociétés avaient présenté une offre d'achat ferme pour le chantier naval de Gdansk et en fournissant une analyse comparative de ces offres réalisée par le consultant en privatisation.
- (16) Le 9 juin 2006, le chantier naval de Gdansk a transmis à la Commission un premier projet de modification de son plan de restructuration. Le 14 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 de la modification du plan de restructuration par lettre du 17 juillet 2006.
- (17) Des observations supplémentaires sur la modification du plan de restructuration ont été communiquées par la Pologne le 13 juillet 2006 (lettre enregistrée le 17).
- (18) Les représentants de la Commission et des autorités polonaises ont pris part à plusieurs réunions consacrées au processus de privatisation et à l'élaboration du plan de restructuration modifié, qui se sont tenues à Bruxelles les 31 janvier, 22 février et 10 mai 2006 et au siège du chantier naval de Gdansk le 13 juin 2006.
- (19) La Pologne a répondu à la lettre de la Commission du 17 juillet 2006 par lettre du 31 août 2006 (enregistrée le 1<sup>er</sup> septembre 2006).

<sup>(3)</sup> Par lettre du 17 novembre 2005 (enregistrée le 18), 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 dans sa lettre du 12 décembre 2005.

- (20) La dernière version du plan de restructuration du chantier naval modifié, datée d'août 2006, a été transmise à la Commission le 4 septembre 2006, sous le titre «Plan de restructuration modifié du chantier naval de Gdansk».
- (21) Par lettre du 12 septembre 2006 (enregistrée le 13), la Pologne a transmis de nouvelles informations sur le processus de restructuration du chantier naval de Gdansk, annonçant notamment la séparation du capital du chantier naval de Gdansk de celui du groupe Chantiers navals de Gdynia. L'Agence de développement industriel (organisme d'État), et ses filiales ont ainsi acquis une participation majoritaire dans le chantier naval de Gdansk. Un complément d'informations a été transmis par lettre du 26 septembre 2006.
- (22) La Pologne a annoncé l'octroi d'une nouvelle aide d'État au chantier naval de Gdansk par lettre du 21 novembre 2006 (enregistrée le 27).
- (23) Le 7 décembre 2006, lors d'une réunion avec le ministre de l'économie et les représentants de la Commission, les autorités polonaises se sont engagées à privatiser le chantier naval afin d'augmenter ses chances de retour à la viabilité et de garantir une contribution propre adéquate au processus de restructuration. La Pologne a confirmé cette position par lettre du 27 décembre 2006 (enregistrée le 4 janvier 2007), en s'appuyant sur la décision du Conseil des ministres du 19 décembre 2006 portant approbation du document intitulé «Informations sur la situation de l'industrie navale». Par lettre du 5 janvier 2007, les autorités polonaises ont ensuite confirmé leur engagement de privatiser le chantier naval avant le 30 juin 2008. La Pologne a demandé à la Commission l'ouverture de discussions concernant les mesures compensatoires.
- (24) 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 du chantier.
- (25) En réponse à la lettre du 27 décembre 2006, la Commission a demandé à la Pologne, par lettre du 29 janvier 2007, que des propositions de mesures compensatoires à imposer au chantier naval de Gdansk lui soient présentées avant fin février 2007.
- (26) Par lettre du 28 février 2007 (enregistrée le jour même), la Pologne s'est engagée à privatiser le chantier naval de Gdansk avant la fin de 2007 et a présenté une proposition de mesures compensatoires.
- (27) 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 Gdansk 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.
- (28) Par lettre du 29 mars 2007, la Commission a demandé au chantier naval de Gdansk des renseignements techniques sur ses capacités de production, qui lui ont été transmis par lettre du 19 avril 2007 (enregistrée le 3 mai 2007). Ces renseignements n'étant pas suffisants, la Commission a demandé un complément d'informations, par lettre du 10 mai 2007, à laquelle le chantier naval a répondu par lettre du 31 mai 2007 (enregistrée le 7 juin 2007). Par lettre du 14 juin 2007, la Commission a demandé des éclaircissements supplémentaires à la Pologne, en indiquant qu'à défaut de communication de tous les renseignements demandés, elle pourrait prendre une décision en application de l'article 10, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE<sup>(4)</sup> (injonction de fournir des informations). La Pologne a répondu à la demande de la Commission par lettre du 22 juin 2007 (enregistrée le 26). La Commission ayant jugé cette réponse insuffisante, elle a arrêté, le 19 juillet 2007, une décision en application de l'article 10, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 659/1999.
- (29) Par lettre du 29 mai 2007, la Commission a demandé des renseignements complets sur l'évolution récente du processus de privatisation, demande réitérée par lettre du 6 juin 2007. La Pologne a répondu par lettre du 22 juin 2007 (enregistrée le 25), puis a complété sa réponse (à la suite d'une nouvelle demande de renseignements, le 28 juin 2008) par lettre du 11 juillet 2007 (enregistrée le jour même). Par lettre du 31 juillet 2007, la Commission a demandé d'autres renseignements concernant le processus de privatisation et les mesures compensatoires prévues.
- (30) La Pologne a communiqué des informations sur les mesures compensatoires prévues par lettre du 20 août 2007 (enregistrée le 21), puis par lettre du 30 août 2007 (enregistrée le jour même) et par lettre du 4 septembre 2007 (enregistrée le 10). Par lettre du 3 octobre 2007, la Commission a réagi aux informations transmises.

(4) JO L 83 du 27.3.1999, p. 1.

- (31) À partir de juillet 2007, le processus de privatisation du chantier naval de Gdansk a fait l'objet d'un échange de courrier intense entre la Commission et les autorités polonaises. La Commission a demandé des renseignements sur ce processus par lettres des 30 juillet 2007, 13 août 2007, 3 octobre 2007, 30 novembre 2007 et 17 janvier 2008, entre autres, auxquelles les autorités polonaises ont répondu par lettre du 21 août 2007 (enregistrée le 27), par lettre du 24 septembre 2007 (enregistrée le 25), par lettre du 23 octobre 2007 (enregistrée le 24), et par lettre du 25 octobre 2007 (enregistrée le 29). Par lettre du 19 décembre 2007 (enregistrée le 20), la Pologne a indiqué que la société ISD Polska acquerrait une nouvelle participation dans le chantier naval et, ce faisant, prenait le contrôle de l'entreprise. ISD Polska, nouveau propriétaire du chantier naval de Gdansk, a présenté des informations complémentaires par courriel du 25 janvier 2008.
- (32) Simultanément, par lettre du 14 juin 2007, la Commission a demandé aux autorités polonaises des renseignements concernant l'aide d'État reçue par le chantier naval de Gdansk après l'ouverture de la procédure formelle d'examen. Ceux-ci ont été transmis 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 lui a fournies par lettre du 9 janvier 2008 (enregistrée le jour même).
- (33) Le 24 janvier 2008, date à laquelle s'est tenue une réunion entre les autorités polonaises, le nouvel actionnaire majoritaire du chantier naval de Gdansk (ISD Polska) et les services de la Commission, a marqué le début de discussions techniques sur les intentions du nouvel actionnaire majoritaire concernant la restructuration du chantier naval. Dans ce contexte, les autorités polonaises ont communiqué des renseignements par lettre du 25 janvier 2008 (enregistrée le 28) et par lettres des 30 janvier et 4 février 2008 (enregistrées le jour de leur transmission). D'autres informations ont été transmises par lettre du 14 février 2008 (enregistrée le 19), par lettres des 15 et 21 février 2008 (enregistrées le 3 mars 2008), par lettre du 26 février (enregistrée le 12 mars 2008), par lettre du 10 mars 2008 (enregistrée le jour même) et par lettres des 10 et 11 avril 2008, (enregistrées le 17 avril 2008). La Commission y a répondu par lettres des 30 janvier, 14 février, 25 février et 28 février 2008. Le 11 février et le 18 mars 2008, les autorités polonaises, les représentants d'ISD Polska et les services de la Commission se sont rencontrés.
- (34) Par lettre du 22 avril 2008, la Commission a de nouveau demandé à la Pologne de lui faire parvenir un projet exhaustif de plan de restructuration pour le chantier naval. Dans cette lettre, la Commission indiquait qu'à défaut de communication des renseignements demandés, elle pourrait prendre une décision en application de l'article 10, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 659/1999. Le chantier naval lui a répondu par lettres du 23 avril 2008 (enregistrée le jour même) et du 25 avril 2008 (enregistrée le 29). Par lettre du 30 avril 2008, la Commission a de nouveau réclamé la communication des renseignements demandés. Les autorités polonaises ont transmis des renseignements complémentaires par lettre du 12 mai 2008 (enregistrée le 13), tandis que la société ISD Polska communiquait d'autres renseignements par lettres du 9 mai 2008 (enregistrée le jour même) et des 16 et 26 mai 2008 (enregistrées le 26).
- (35) La Pologne n'ayant pas fourni tous les renseignements demandés par la Commission, celle-ci a arrêté une décision en application de l'article 10, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 659/1999, le 23 mai 2005. Les autorités polonaises y ont répondu par lettre du 26 juin 2008 (enregistrée le jour même).
- (36) La Pologne a transmis d'autres informations par lettres des 1<sup>er</sup> et 2 juillet 2008 (enregistrées le 3). Par lettre du 4 juillet 2008, la Commission a demandé des renseignements complémentaires, que la Pologne lui a fournis par lettres du 7 juillet 2008 (enregistrée le jour même), du 8 juillet 2008 (enregistrée le jour même) et du 8 juillet 2008 (enregistrée le 9). La Pologne a transmis de nouvelles informations par lettres du 10 juillet 2008 (enregistrée le jour même), du 10 juillet 2008 (enregistrée le 11), du 11 juillet 2008 (enregistrée le jour même), du 16 juillet 2008 (enregistrée le 17), du 17 juillet 2008 (enregistrée le 18), du 18 juillet 2008 (enregistrée le 25) et par lettres des 21 juillet, 28 juillet, 4 août, 13 août, 20 août, 21 août, 25 août, 1<sup>er</sup> septembre, 8 septembre, 9 septembre et 10 septembre 2008 (enregistrées le jour de leur transmission).
- (37) Le 12 septembre 2008, la Pologne a transmis un plan de restructuration actualisé commun aux chantiers navals de Gdansk et de Gdynia. Des informations complémentaires ont été communiquées par lettres des 16 septembre, 17 septembre, 19 septembre, 23 septembre, 25 septembre, 26 septembre, 1<sup>er</sup> octobre, 2 octobre et 3 octobre 2008 (enregistrées le jour de leur transmission), puis par lettres du 6 octobre 2008 (enregistrée le 7) et du 22 octobre 2008 (enregistrée le jour même). Par lettre du 3 novembre 2008 (enregistrée le 4), la Pologne a indiqué qu'elle présenterait un plan distinct pour le chantier naval de Gdansk. Par lettre du 4 novembre 2008 (enregistrée le 5), les autorités polonaises ont présenté une première version, incomplète, du plan de restructuration du chantier naval de Gdansk.

- (38) Le 6 novembre 2008, la Commission a adopté une décision négative concernant le chantier naval de Gdynia<sup>(5)</sup>, dans laquelle elle indiquait que le plan de restructuration élaboré pour le chantier naval de Gdynia et pour le chantier naval de Gdansk par ISD Polska n'était pas compatible avec les règles relatives aux aides d'État.
- (39) Le 8 décembre 2008, la Pologne a transmis le plan de restructuration distinct pour le chantier naval de Gdansk. Des informations complémentaires ont été communiquées par lettre du 11 décembre 2008 (enregistrée le jour même).
- (40) Par lettres du 23 décembre 2008 (enregistrée le 12 janvier 2008) et du 13 février 2009 (enregistrée le jour même), la Commission a demandé des renseignements complémentaires, que la Pologne lui a fournis par lettres des 30 janvier et 20 février 2009 (enregistrées le jour de leur transmission).
- (41) Par lettre du 8 avril 2009 (enregistrée le jour même), la Commission a demandé des éclaircissements. La Pologne a transmis des informations complémentaires par lettres des 16 et 28 avril 2009 (enregistrées le jour de leur transmission).
- (42) Le 8 mai 2008, la Pologne a transmis un plan de restructuration révisé pour le chantier naval de Gdansk (courrier enregistré le jour même). La Pologne a transmis des informations complémentaires par lettres des 21 mai, 1<sup>er</sup> juin et 5 juin 2009 (enregistrées le jour de leur transmission).

## II. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE L'AIDE

### 1. Entreprise concernée

- (43) Le bénéficiaire de l'aide est le chantier naval de Gdansk, entreprise implantée dans l'agglomération formée par Gdansk, Gdynia et Sopot (nord de la Pologne).
- (44) Les activités du chantier naval de Gdansk englobent la construction de navires de mer et d'autres activités liées à la construction navale, telles que la production de pièces de navire et de pièces en acier, ainsi que divers services auxiliaires.
- (45) Le chantier naval de Gdansk a fait faillite en 1996 et en 1998, ses actifs ont été acquis par le plus grand chantier naval de Pologne, celui de Gdynia, situé à une vingtaine de kilomètres. Le chantier naval a alors pris le nom de Stocznia Gdańsk – Grupa Stoczni Gdynia. Depuis, le chantier naval de Gdynia a conclu des contrats, procédé à l'achat de matériel et organisé le financement de la production du chantier naval de Gdansk. Bien que
- le chantier naval de Gdansk soit devenu largement dépendant de sa société mère, les autorités polonaises ont décidé, en 2006, dans le cadre de la stratégie gouvernementale, que les chantiers navals devaient être séparés. En août 2006, l'Agence de développement industriel (ci-après «l'ARP») et sa filiale Centrala Zaopatrzenia Hutnictwa ont ainsi acquis une participation majoritaire dans le chantier naval de Gdansk, au moyen d'une conversion de créances en actions. Par cette opération, le chantier naval de Gdansk s'est trouvé dissocié du chantier naval de Gdynia.
- (46) En décembre 2006, les autorités polonaises s'étaient engagées à privatiser le chantier naval de Gdansk afin d'augmenter ses chances de retour à la viabilité; le 17 septembre 2007, elles ont donc lancé une procédure d'appel d'offres pour la souscription d'actions dans le cadre d'une augmentation du capital du chantier naval, conformément à une décision prise par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires le 10 août 2007. ISD Polska, filiale du producteur d'acier ukrainien Donbas et actionnaire minoritaire du chantier naval de Gdansk, a déposé une offre ferme pour l'acquisition de nouvelles actions en novembre 2007. Depuis janvier 2008, ISD Polska est l'actionnaire majoritaire du chantier naval de Gdansk. Depuis juin 2008, elle possède 83,6 % du capital de l'entreprise, le reste étant détenu par l'ARP. Le capital social de l'entreprise s'élève à 405 millions de PLN.
- (47) Le chantier naval de Gdansk loue 3 cales, dont les capacités de production cumulées s'élèvent à près de 160 000 TBC (données communiquées par l'entreprise). Il fabriquait principalement des porte-conteneurs et des cargos, ainsi que des sections, des blocs et des coques pour sa société mère (le chantier naval de Gdynia) et d'autres entreprises. Après sa privatisation, en 2007-2008, le chantier naval a produit avant tout des coques de navires spécialisés plus petits et des coques de navires partiellement équipés. En outre, il produit des blocs et des sections pour d'autres chantiers navals, ainsi que des constructions métalliques pour divers secteurs industriels et entreprises de travaux publics.
- (48) En 2008, le chantier naval de Gdansk employait 2 235 travailleurs, soit 23 % de moins qu'à la fin de 2006, lorsque ses effectifs s'établissaient à 2 893 travailleurs (dont 60 % directement impliqués dans les activités de production).
- (49) La restructuration du chantier naval de Gdansk a débuté en 1998, dès que le chantier naval de Gdynia a repris les actifs du chantier en les sortant de la masse de la faillite. Selon les renseignements communiqués par les autorités polonaises, le groupe Chantiers navals de Gdynia (propriétaire du chantier naval de Gdansk jusqu'en août 2006) a commencé à rencontrer des difficultés en 2002. Après sa faillite en 1996, le chantier naval de Gdansk n'a renoué avec les bénéfices qu'au premier semestre 2002, avant de commencer à enregistrer des pertes importantes. Les problèmes du groupe se sont naturellement répercutés sur le chantier naval de Gdansk. La précarité financière du chantier naval résulte de facteurs externes, au

<sup>(5)</sup> Décision C(2008) 6771 de la Commission du 6 novembre 2008 concernant l'affaire C-17/2005, Aide à la restructuration en faveur du chantier naval de Gdynia, non encore publiée.

nombre desquels la concurrence asiatique, l'appréciation du zloty par rapport au dollar américain, un accès au financement des navires rendu plus difficile par les difficultés rencontrées par Stocznia Szczecin Port Holding S.A., et le renversement d'un portique de manutention au chantier naval de Gdynia au cours d'une tempête en 1999. Les autres facteurs étaient d'ordre plus interne. 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 «ConRo», méthaniers, vraquiers, navires de charge). Le rythme auquel les coûts d'exploitation ont été réduits n'a pas non plus été satisfaisant.

- (50) Les difficultés financières du groupe ont entraîné des retards dans le règlement de créances 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 hausse des coûts (main-d'œuvre, pénalités) ainsi que des retards dans l'exécution des contrats.
- (51) Les résultats d'exploitation du chantier naval se présentent comme suit.

Tableau 1

### Activité d'exploitation du chantier naval de Gdansk

*(en millions de PLN)*

	1999	2000	2001	2002	2003	2005	2006	2007	2008
Chiffre d'affaires	153	212	251	168	98	185,6	221	308	248
Résultat d'exploitation (1999-2003)	- 32	- 49	- 38	- 14 (*)	- 47	- 100	- 71	- 237	- 17
Résultat net (2005-2008)									

(\*) Le premier semestre 2002 a été exceptionnel pour le chantier naval (en restructuration depuis 1998), car, pour la première fois, il a renoué avec les bénéfices au niveau semestriel. Toutefois, sur l'ensemble de l'année 2002, le résultat global est resté négatif.

## 2. Décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE

- (52) Dans sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, la Commission a aussi établi que certaines des mesures mentionnées au point A de l'annexe II de la décision avaient été accordées au chantier naval de Gdansk avant le 1<sup>er</sup> 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 ne seront pas 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'appréciation de la compatibilité des mesures accordées après l'adhésion avec le marché commun.
- (53) La Commission a aussi indiqué que certaines mesures en faveur du chantier naval de Gdansk constituaient une aide nouvelle, car soit elles avaient été accordées après l'adhésion de la Pologne à l'Union européenne (1<sup>er</sup> mai 2004), soit elles n'avaient pas encore été accordées à la date d'adoption de la décision. La Commission a énuméré ces mesures au point B de l'annexe II de sa décision.
- (54) En ce qui concerne les mesures mentionnées au point B de l'annexe II de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, la Commission a notamment fait valoir qu'aucune décision juridiquement contraignante n'avait été prise avant l'adhésion, même si elle a reconnu l'existence d'un certain nombre de démarches préliminaires en ce sens.

- (55) En ce qui concerne la restructuration des dettes à l'égard d'organismes publics (mesures 10 à 16, point B de l'annexe II de la décision) 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<sup>(6)</sup>, la Commission a affirmé que la décision juridiquement contraignante pour l'octroi d'une aide est la «décision de restructuration» prise par le président de l'ARP, l'organisme d'État chargé 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<sup>(7)</sup>. La décision prise par le président de l'ARP le 30 avril 2004 confirmant le plan de restructuration du chantier naval de Gdansk de mars 2004 ne remplissait pas les exigences de procédure et de fond qui auraient permis de la considérer comme une décision de restructuration; en conséquence, elle ne constituait pas une décision juridiquement contraignante pour l'octroi de l'aide.
- (56) La Commission a accepté les explications de la Pologne, qui indiquait qu'en raison de leur caractère auxiliaire, les intérêts échus sur les dettes à l'égard d'organismes publics seraient automatiquement annulés en même temps que le principal sans qu'il soit nécessaire de publier une décision spécifique.

<sup>(6)</sup> La base juridique est décrite en détail dans la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, point 3.2.

<sup>(7)</sup> La décision de restructuration du chantier naval de Gdansk a été publiée le 30 décembre 2004.

- (57) La Commission n'a trouvé aucun élément de preuve attestant l'existence d'actes juridiquement contraignants en relation avec la série de mesures identifiées en tant que mesures 17 à 22 au point B de l'annexe II de la décision, qui concernaient la restructuration de dettes à l'égard d'organismes publics sur la base d'actes juridiques autres que la loi du 30 octobre 2002 susmentionnée. En ce qui concerne la garantie identifiée en tant que mesure 23 au point B de l'annexe II de la décision, la Commission a en particulier répondu au principal argument avancé par la Pologne, à savoir que cette mesure figurait dans le plan de restructuration du chantier naval de Gdansk de mars 2004 qui a été confirmé par le conseil d'administration du chantier naval, au sein duquel siégeaient entre autres des représentants du Trésor public.
- (58) La Commission a considéré en particulier que le conseil d'administration n'avait pas compétence pour arrêter une décision ayant des répercussions financières sur les actionnaires, dès lors que ces derniers n'avaient pris aucune mesure nécessaire à cet égard. Elle a considéré 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 une telle décision constitue un engagement positif du Trésor public à octroyer une aide d'État, dans la mesure où il n'est normalement pas possible de concilier les actes accomplis par l'État en tant qu'acteur du marché et les actes accomplis par l'État pour réaliser divers objectifs d'intérêt public.
- (59) La Commission a également remarqué que les mesures 24 et 25 du point B de l'annexe II de la décision (abandon de créances et injection de capital) ont été notifiées en tant que solutions de rechange au cas où le chantier naval de Gdynia ne pourrait pas procéder à l'injection de capital prévue dans le chantier naval de Gdansk; de ce fait, il était évident que ces mesures n'avaient pas été accordées avant l'adhésion et qu'elles constituaient une aide nouvelle.
- (60) Par ailleurs, la Commission a remarqué que le groupe Chantiers navals de Gdynia avait tiré avantage des garanties sur la production accordées par le KUKÉ (organisme public de crédit à l'exportation). La Commission a exprimé des doutes quant à la nature commerciale de ces garanties, étant donné qu'elles ont été accordées dans le cadre de la partie non commerciale de l'activité du KUKÉ (garantie par le Trésor public). Compte tenu du fait que le groupe connaissait des difficultés financières, la Commission doutait que les primes demandées reflètent le risque lié à l'octroi des garanties et que les sûretés exigées par le KUKÉ soient suffisantes.
- (61) Ayant constaté qu'une série de mesures en faveur du chantier naval de Gdansk 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 les parties intéressées**
- a) Observations formulées par le groupe Chantiers navals de Gdynia
- (62) La Commission note qu'aucune observation n'a été formulée par le chantier naval de Gdansk lui-même concernant la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen. Les observations de sa société mère ont en revanche porté aussi bien sur les conclusions de la Commission concernant sa compétence à statuer sur les mesures mentionnées au point B de l'annexe II de la décision que sur les doutes exprimés par la Commission quant à la compatibilité de l'aide avec le marché commun.
- (63) En ce qui concerne la restructuration des dettes à l'égard d'organismes publics conformément à la procédure dite du chapitre 5a, le groupe Chantiers navals de Gdynia a fait valoir que l'aide avait été accordée en vertu d'une décision de restructuration prise par le président de l'ARP. Le groupe a cependant prétendu, à l'instar de la Pologne au cours de la première phase de la procédure d'examen menée par la Commission, que la décision concernant le chantier naval de Gdansk avait été prise par le président de l'ARP avant l'adhésion, à savoir le 30 avril 2004.
- (64) Le groupe Chantiers navals de Gdynia a affirmé que c'était justement l'accord de tous les créanciers publics individuels en faveur d'une restructuration sur la base de 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'Union européenne<sup>(8)</sup>.
- (65) Contrairement à ce que la Pologne avait affirmé au cours de la première phase de la procédure formelle d'examen menée par la Commission, le groupe Chantiers navals de Gdynia a indiqué qu'après le 30 juin 2003, aucun intérêt de retard n'a été perçu en liaison avec les dettes à l'égard d'organismes publics soumises à restructuration conformément à la procédure du chapitre 5a.
- (66) Le groupe Chantiers navals de Gdynia 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 (KUKÉ) avait accordées au chantier naval ne constituaient pas une aide d'État. Le groupe Chantiers navals de Gdynia a fait valoir que le régime de garantie du KUKÉ est un système autofinancé dans lequel — à long terme — les primes perçues dépassent le risque couvert et les montants effectivement versés. Le groupe Chantiers navals de Gdynia a décrit les conditions auxquelles le KUKÉ avait accordé ses garanties (primes demandées et sûretés exigées).

<sup>(8)</sup> Pour de plus amples informations, voir le considérant 67 de la décision de la Commission d'ouvrir la procédure formelle d'examen.

- (67) En ce qui concerne l'exigence de limitation de l'aide au minimum nécessaire, le bénéficiaire a affirmé que le montant de l'aide a été limité au strict minimum et que, si cela avait été possible, l'octroi d'une aide plus importante aurait été justifié. En outre, le groupe Chantiers navals de Gdynia a suggéré que même si la Commission appliquait une définition étroite des coûts de restructuration (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<sup>(9)</sup>.
- (68) Le groupe Chantiers navals de Gdynia a également fait valoir que l'aide d'État au groupe ne faussait pas la concurrence en Europe, affirmant que la véritable menace 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.
- b) Observations formulées par d'autres parties intéressées
- (69) Le Danemark et l'organisation Danish Maritime ont soutenu la Commission dans ses efforts visant à s'assurer de la compatibilité de l'aide d'État avec les 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 fait 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 offerte par les chantiers navals polonais et qu'une concurrence déloyale pouvait léser les chantiers danois. Le Danemark a aussi demandé à la Commission d'imposer au chantier naval de Gdansk de réduire ses capacités de production, afin que l'aide d'État ne soit pas utilisée pour accroître l'excédent de capacités au niveau mondial.
- (70) La société Ray Car Carriers, principal client du groupe Chantiers navals de Gdynia et actionnaire minoritaire de la société mère du chantier naval de Gdansk, a souligné l'importance du groupe pour son activité, compte tenu des accords en cours avec le chantier naval.
- (71) Le syndicat Solidarność a indiqué que la situation du chantier naval se détériorait et qu'une restructuration urgente était nécessaire. 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 naval pourrait rejoindre les rangs des chantiers navals rentables en Europe. L'aide de l'État était donc nécessaire pour mettre en œuvre le plan de restructuration.
- (72) 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 de sa restructuration et du recours à une aide d'État pour ce faire.
- c) Observations formulées par la Pologne
- (73) Comme dans le cas du chantier naval de Gdynia, les observations formulées par la Pologne ont porté aussi bien sur la compétence de la Commission que sur la compatibilité de l'aide avec le marché commun.
- (74) 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 argument supplémentaire. Cependant, en réponse aux observations formulées par le groupe Chantiers navals de Gdynia, elle a contesté l'interprétation que celui-ci faisait de la législation polonaise.
- (75) S'agissant des mesures mentionnées au point B de l'annexe II de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, la Pologne n'a pas soutenu les conclusions de la Commission.
- (76) Concernant la compatibilité de l'aide nouvelle avec le marché commun, la Pologne a affirmé que le plan de restructuration de mars 2004 constituait une base économique solide pour le processus de restructuration du chantier naval. Elle a admis que ce processus était mené avec des moyens financiers limités, mais que cela n'avait pas empêché une amélioration de la situation financière du chantier naval. Les autorités polonaises ont ensuite décrit brièvement les mesures de restructuration figurant dans le plan de restructuration de mars 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 mars 2004 et mises à exécution dans le cadre du groupe Chantiers navals de Gdynia. En ce qui concerne l'exigence de limitation de l'aide au minimum nécessaire, la Pologne a affirmé que l'aide n'était pas utilisée à d'autres fins que la restructuration et que son intensité, exprimée en part de l'aide dans le total des coûts de restructuration, coûts d'exploitation compris, s'élevait à 31 %. La Pologne a fait valoir que l'injection prévue de capitaux par le chantier naval de Gdynia dans le chantier naval de Gdansk, la renégociation des prix fixés dans les contrats, de même que le cumul des bénéfices et du solde positif des liquidités positif générées par le chantier naval à l'avenir devaient être considérés comme la «contribution propre».
- (77) Les autorités polonaises ont joint une description détaillée du fonctionnement du régime de garantie géré par le KUKI et ont fait valoir que ces garanties ont été accordées aux conditions du marché et, de ce fait, ne constituaient pas une aide d'État.

<sup>(9)</sup> Le bénéficiaire affirme qu'il y a lieu d'appliquer 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).

#### 4. Chronologie des événements déterminants survenus après l'adoption par la Commission de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen

- (78) La procédure d'examen menée par la Commission et les événements survenus pendant son déroulement sont exposés brièvement ci-dessous.
- (79) En réponse à la décision de la Commission d'ouvrir la procédure formelle d'examen, les autorités polonaises ont eu recours, à l'automne 2005, deux types d'arguments: premièrement, elles ont contesté les compétences de la Commission à statuer sur les mesures qu'elle identifie dans sa décision en tant qu'aide nouvelle et, deuxièmement, elles ont affirmé que même si ces mesures constituaient une aide nouvelle, elles seraient compatibles (en tant qu'aide à la restructuration) avec le marché commun. Le groupe Chantiers navals de Gdynia a réagi de la même manière. Les deux positions sont décrites plus haut.
- (80) Pour défendre sa position sur la compatibilité de l'aide, la Pologne s'est appuyée sur le plan de restructuration du chantier naval de Gdansk de 2004, transmis à la Commission en octobre 2004 et sur la base duquel la Commission a 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, avec 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 la productivité attendue, coûts de production élevés (en particulier les frais généraux) et renforcement insuffisant de l'assise financière du chantier naval. L'aide accordée au chantier naval devait être considérée comme une aide au fonctionnement soutenant la restructuration des dettes et la continuité de l'activité.
- (81) En décembre 2005, la Commission a appris de sources publiques<sup>(10)</sup> 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 navals. 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).
- (82) 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 au gouvernement polonais des explications précises sur la stratégie qu'il entendait appliquer à l'égard du groupe Chantiers navals de Gdynia.
- (83) 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.
- (84) Lors de la réunion du 22 février 2006 puis par lettre du 13 mars 2006, les autorités polonaises ont informé la Commission que le plan de restructuration du chantier naval de Gdansk 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 lignes 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 le chantier naval de Gdansk, avec pour objectif à long terme la privatisation complète de celui-ci.
- (85) La Commission a reçu le premier projet du plan de restructuration de 2006 le 9 juin 2006. Après avoir visité le chantier naval et demandé l'avis du consultant externe, la Commission a fait part, lors d'une visite le 14 juin 2006 puis par écrit le 17 juillet suivant, de craintes sérieuses concernant ce projet, en indiquant que le plan de restructuration ne semblait pas réalisable et qu'il était peu probable qu'il permette le rétablissement de la viabilité à long terme du chantier sans occasionner de distorsions de concurrence indues. La Commission a remarqué que la stratégie de restructuration ne semblait pas fondée sur une analyse approfondie de la rentabilité des différents types d'activité du chantier naval par le passé, mais qu'elle envisageait plutôt de développer sensiblement l'activité liée à la construction navale; en outre, elle n'offrait pas de perspectives réelles de restructuration financière au moyen de ressources exemptes d'aide d'État et le plan était en contradiction manifeste avec l'exigence de mise en œuvre de mesures compensatoires, car il prévoyait une extension de l'activité. Eu égard à la dépendance constante vis-à-vis des garanties accordées par le KUKI, 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.
- (86) Malgré ces avertissements, le plan de restructuration de 2006 finalement présenté par la Pologne avec deux mois de retard (en septembre 2006) n'était pas fondamentalement différent de sa première version.

<sup>(10)</sup> Comptes rendus des réunions du Conseil des ministres du 25 janvier 2005 et du 5 octobre 2005, publiés sur l'internet.

- (87) Dans l'intervalle, en août 2006, l'ARP et sa filiale CZH ont acquis une participation majoritaire dans le chantier naval de Gdansk au moyen d'une conversion de créances en actions (les actions du chantier naval de Gdynia dans le chantier naval de Gdansk ont servi de sûreté pour le prêt accordé par l'ARP au chantier naval de Gdynia, dont une partie arrivait à échéance en juin 2006). Par cette opération, le chantier naval de Gdansk s'est trouvé dissocié du groupe Chantiers navals de Gdynia.
- (88) 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 avait fait ressortir que le plan de restructuration du chantier de Gdansk de 2006 ne remplissait aucune des conditions permettant d'autoriser une aide à la restructuration conformément aux lignes directrices actuellement en vigueur.
- (89) Les autorités polonaises ont annoncé lors de la réunion qu'elles avaient l'intention de privatiser le chantier naval de Gdansk. La Pologne a affirmé que le processus de privatisation devait être achevé en juin 2008. Par lettre du 28 février 2007, la Pologne s'est engagée à privatiser le chantier naval de Gdansk avant la fin de 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 à imposer au chantier naval de Gdynia.
- (90) Au cours des mois suivants, la direction du chantier naval de Gdansk est entrée en pourparlers avec différents investisseurs potentiels afin de trouver un investisseur stratégique pour le chantier naval, qui acquerrait des actions nouvellement émises et, de ce fait, assurerait le financement du processus de restructuration et prendrait le contrôle de l'entreprise.
- (91) Simultanément, à la suite d'un accord conclu avec les autorités polonaises en décembre 2006, la Commission s'est engagée dans un dialogue intensif avec les autorités polonaises et le chantier naval de Gdansk afin de définir les mesures compensatoires indispensables. Par lettre du 28 février 2007, la Pologne s'est engagée à fermer une cale du chantier naval de Gdansk une fois les commandes actuelles achevées, c'est-à-dire à partir de janvier 2010.
- (92) Afin de vérifier si cette proposition constituait réellement une mesure compensatoire, la Commission a demandé au chantier naval de Gdansk de lui communiquer un certain nombre de renseignements. Les informations transmises étant incomplètes et ne démontrant pas que les mesures compensatoires que la Pologne proposait d'imposer au chantier naval seraient suffisantes, la Commission a arrêté une décision en application de l'article 10, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 659/1999, le 19 juillet 2007, enjoignant à la Pologne de lui fournir les renseignements nécessaires pour régler la question des mesures compensatoires.
- (93) Les autorités polonaises ont répondu par lettre du 20 août 2007 et ont indiqué que fermer plus d'une cale n'était pas possible, car cela rendrait impossible le rétablissement de la viabilité à long terme du chantier. L'étude transmise à l'appui de cet argument était cependant fondée sur l'hypothèse qu'après la fermeture des cales, aucune mesure de restructuration ni d'adaptation ne serait mise en œuvre. En outre, il ressort de la thèse défendue par la Pologne que le futur propriétaire du chantier naval pourrait envisager l'achat d'un nouveau site de mise à l'eau, étant donné que les cales utilisées jusqu'à présent sont louées auprès de tiers. De ce fait, par lettre du 3 octobre 2007, la Commission a fait remarquer que la question des mesures compensatoires obligatoires restait en suspens et que la Pologne devrait correctement informer les investisseurs potentiels intéressés par l'acquisition du chantier naval de Gdansk que l'entreprise avait bénéficié d'une aide d'État après l'adhésion de la Pologne à l'Union européenne et qu'il faudrait élaborer un plan de restructuration crédible fondé sur l'adoption de mesures compensatoires effectives. Les autorités polonaises ont aussi proposé aussi que la portée et les modalités de mise en œuvre des mesures compensatoires soient fixées avec le nouveau propriétaire du chantier naval.
- (94) En septembre 2007, les autorités polonaises ont lancé une procédure d'appel d'offres en vue de la souscription d'actions dans le cadre d'une nouvelle augmentation du capital du chantier naval de Gdansk, conformément à la décision de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 10 août 2007. ISD Polska, filiale du producteur d'acier ukrainien Donbas et actionnaire minoritaire du chantier naval de Gdansk, a déposé une offre ferme d'acquisition de nouvelles actions en novembre 2007. Les actions nouvellement émises ont été enregistrées par le tribunal compétent en janvier 2008. ISD Polska a en outre acquis la majorité des actions existantes du chantier naval de Gdansk détenues par le chantier naval de Gdynia, l'ARP et sa filiale Cenzin. Depuis janvier 2008, ISD Polska détient 79 % du capital du chantier naval de Gdansk. En avril 2008, la société mère d'ISD Polska a fondé une nouvelle entité, ISD Stocznia. Ensuite, les actions du chantier naval de Gdansk ont été transférées d'ISD Polska vers ISD Stocznia, qui est devenue propriétaire officiel du chantier naval.
- (95) Le 24 janvier 2008, une première réunion s'est tenue entre les autorités polonaises, les services de la Commission et le nouvel actionnaire majoritaire du chantier naval de Gdansk, ISD Polska. Ensuite, des discussions techniques intenses se sont déroulées au sujet des projets du nouvel actionnaire majoritaire liés à la restructuration du chantier naval. Les autorités polonaises, les représentants d'ISD Polska et les services de la Commission se sont revus le 11 février et le 18 mars 2008.
- (96) En réponse à une demande de renseignements de la Commission, la Pologne a transmis plusieurs documents, qui présentaient globalement les stratégies alternatives d'ISD Polska concernant la procédure formelle d'examen de l'aide d'État menée par la Commission.

- (97) La Commission a d'abord reçu un document résumant certains éléments de la stratégie de restructuration du chantier naval par ISD Polska, qui prévoyait que l'aide d'État (estimée par la société à 20 millions d'EUR) serait remboursée. Ce serait prétendument sur cette base qu'ISD Polska aurait décidé d'acquérir le chantier naval. Ensuite, ISD Polska a indiqué, lors de la réunion du 18 mars 2008, que cette variante n'était plus envisagée, car l'aide d'État qui aurait été soumise à remboursement, s'est révélée supérieure à ce que la société avait initialement prévu.
- (98) La Commission a ensuite reçu un projet de plan d'entreprise prévoyant une restructuration menée conformément aux lignes directrices applicables aux aides d'État. Ce scénario comprenait une diversification de l'activité en trois secteurs: la construction navale, qui resterait l'activité principale, la production d'éoliennes et la production de constructions métalliques. En ce qui concerne les capacités de production du chantier naval, le plan prévoyait d'exploiter jusqu'en 2012 les trois cales existantes, qui, à partir de 2013, seraient remplacées par un nouveau dock flottant. Le projet de plan d'entreprise prévoyait un investissement de 183 millions EUR.
- (99) La Commission a enfin reçu d'ISD Polska une analyse succincte montrant prétendument que la fermeture immédiate de deux cales et une limitation de la production à partir de 2013 ne permettraient pas le rétablissement de la viabilité du chantier naval.
- (100) Aucun des documents susmentionnés fournis par les autorités polonaises après la privatisation ne peut être considéré comme un plan de restructuration complet et cohérent conformément aux lignes directrices applicables aux aides d'État.
- (101) Par lettre du 22 avril 2008, la Commission a de nouveau demandé à la Pologne de lui faire parvenir un projet de plan de restructuration du chantier naval exhaustif. Les renseignements communiqués ayant été jugés insuffisants, le 23 mai 2008, la Commission a arrêté une décision<sup>(11)</sup> en application de l'article 10, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 659/1999 enjoignant à la Pologne de lui fournir l'ensemble des documents, renseignements et données nécessaires pour apprécier si et quand le chantier naval de Gdansk est redevenu viable, si les mesures compensatoires indispensables sont mises en œuvre, si l'aide d'État est limitée au minimum nécessaire et quelle sera la contribution propre exempte d'aide d'État conformément aux lignes directrices applicables aux aides d'État, et donc si l'aide à la restructuration en faveur du chantier naval de Gdansk est compatible avec le marché commun. Les renseignements demandés devaient être fournis le 26 juin 2008 au plus tard.
- (102) Lors d'une réunion qui s'est tenue le 10 juin 2008, il est apparu que les autorités polonaises menaient des pourparlers intensifs avec ISD Polska et le chantier naval de Gdansk au sujet de l'acquisition éventuelle du chantier naval de Gdynia et de la fusion des deux chantiers navals. La Pologne a proposé des mesures compensatoires qui seraient mises en œuvre dans le chantier naval issu de la fusion et a indiqué que le nouvel investisseur exigeait une aide supplémentaire de l'État, condition de sa participation à la privatisation du chantier naval de Gdynia. La Pologne a aussi informé la Commission qu'ISD Polska préparait un plan de restructuration commun aux deux chantiers navals, qui serait transmis à la Commission avant le 26 juin 2008, en réponse à l'injonction de fournir des informations susmentionnées.
- (103) 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 limites 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 2008, elle 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 aux coûts de restructuration proposée par ISD Polska n'était pas suffisante, compte tenu du volume des aides d'État déjà obtenues par les deux chantiers navals et de celles encore exigées par ISD Polska en liaison avec la privatisation.
- (104) 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 nouveau chantier naval de 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)»].
- (105) Le 12 septembre 2008, la Pologne a transmis le dernier «plan de restructuration du nouveau chantier naval de Gdansk-Gdynia» élaboré par ISD Polska (ci-après «plan de restructuration du 12 septembre 2008»), qui constitue essentiellement une mise à jour du plan de restructuration commun du 26 juin 2008.
- (106) Le 6 novembre 2008, la Commission a clos la procédure d'examen concernant l'aide à la restructuration en faveur du chantier naval de Gdynia en indiquant que l'aide n'était pas compatible avec le marché commun et en ordonnant son remboursement<sup>(12)</sup>. Dans cette décision, la Commission rejetait le plan de restructuration commun du 12 septembre, car rien n'indiquait qu'il conduirait au retour à la viabilité à long terme des

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

(12) Décision C(2008) 6771 de la Commission du 6 novembre 2008 concernant l'affaire C-17/05, Aide à la restructuration en faveur du chantier naval de Gdynia, non encore publiée.

deux chantiers navals réunis au sein d'un même groupe et que l'aide serait limitée au minimum nécessaire, ni qu'il serait garanti que des mesures limitant les distorsions de concurrence découlant de l'aide soient prises.

- (107) En novembre 2008, la Commission a reçu un projet de plan de restructuration distinct pour le chantier naval de Gdansk, élaboré par l'entreprise ISD Polska. Au cours de l'échange de correspondance intensif qui a suivi entre les services de la Commission, les autorités polonaises et ISD Polska, la Commission a reçu, le 8 mai 2009, une dernière version du plan de restructuration du chantier naval de Gdansk, intitulée «Plan de restructuration du chantier naval de Gdansk. Version corrigée du plan du 5 décembre 2008», datée du 7 mai 2009 (ci-après «plan de restructuration de 2009»).

### 5. Plan de restructuration de 2009

- (108) Le plan de restructuration de 2009 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 connaît le chantier naval. Il souligne l'échec de la privatisation en 2006 et l'impossibilité de porter le capital du chantier naval à un niveau permettant sa restructuration. Le plan évoque également des facteurs macroéconomiques, tels que l'appréciation du zloty par rapport au dollar américain et la hausse des prix de l'acier, ainsi que des facteurs internes, notamment la fuite des travailleurs qualifiés, un taux d'absentéisme élevé, une mauvaise organisation du travail et une faible productivité.

#### a) Stratégie de vente

- (109) Le plan prévoit que le chantier naval diversifie ses activités. Il part de l'hypothèse que le chantier naval transformera environ [plus de 100] (\*) mille tonnes d'acier par an: [environ 15 %] tonnes pour les besoins de la construction navale, [environ 40 %] tonnes pour la production de mâts d'éolienne et [environ 45 %] tonnes pour la production de constructions métalliques.
- (110) En ce qui concerne la seule activité de construction navale, ISD Polska s'efforcera d'être présente dans le secteur des coques partiellement équipées pour navires spécialisés de type off-shore et navires de recherche sismique.
- (111) L'analyse du marché repose sur une comparaison avec l'offre de produits d'autres chantiers navals européens et sur l'expérience du chantier naval de Gdansk. Le plan prévoit que le chantier naval concentrera sa production sur les navires de type off-shore et navires destinés à la recherche sismique, partiellement équipés, en travaillant en sous-traitance pour d'autres chantiers navals. Le plan de restructuration de 2009 décrit l'expérience antérieure du chantier naval 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.

- (112) La production envisagée porte sur [...] coques/navires par an. Le chantier naval prévoit de conclure des accords de coopération à long terme avec des chantiers navals spécialisés dans le segment des navires de type off-shore et de construire des navires semi-complets pour ces chantiers navals.
- (113) En ce qui concerne les activités autres que de construction navale, ISD Polska entend se lancer dans la production de mâts d'éolienne et de constructions métalliques. Le plan prévoit que la production de mâts d'éolienne débutera en 2012 avec [...] pièces, puis progressera pour s'établir à [...] pièces à partir de 2015 (longueur prévue: 80 m).
- (114) Le plan prévoit la production de différents types de constructions métalliques (élingues, éléments préfabriqués, structures de stockage, constructions pour le bâtiment), dont le volume passerait de [plus de 10 000] tonnes en 2008 à [plus de 50 000] tonnes à partir de 2013 <sup>(13)</sup>.
- (115) Le plan de restructuration décrit le savoir-faire de l'entreprise 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 Częstochowa vers le chantier naval de Gdansk. Le plan résume les résultats d'une analyse de marché effectuée par un consultant indépendant pour préparer le développement de l'activité de production de constructions métalliques au chantier naval de Gdansk après l'entrée d'ISD Polska au capital de l'entreprise au début de l'année 2007. Cette analyse prévoit la croissance du 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). Le plan explique que le chantier naval de Gdansk pourrait développer son activité dans le secteur des constructions métalliques, au vu de la croissance attendue sur ce marché, de son implantation propice à proximité de la mer (ce qui permet de limiter les coûts de transport) et de l'expérience du groupe ISD Polska.
- (116) L'entreprise ISD Polska a effectivement commencé à produire des constructions métalliques au chantier naval de Gdansk dès qu'elle en est devenue propriétaire. En 2008, le chantier naval a vendu près de [plus de 10] mille tonnes de constructions métalliques, principalement des éléments de mât d'éolienne.
- (117) Le plan de restructuration de 2009 contient différentes prévisions concernant le volume de la production de constructions métalliques, exposées dans le tableau 2 ci-dessous.

(\*) Certains passages du présent texte ont été masqués pour ne pas divulguer d'informations confidentielles; ils sont signalés par des points de suspension entre crochets.

<sup>(13)</sup> La production d'élingues devrait passer de [...] tonnes en 2008 à [...] tonnes en 2009, celle de structures de stockage de [...] tonnes en 2008 à [...] tonnes en 2009, celle des constructions métalliques pour le bâtiment de [...] tonnes à [...] tonnes en 2011 et celle d'éléments de navire pour le compte d'autres producteurs de [...] tonnes à [...] tonnes en 2011.

Tableau 2

**Prévisions concernant la production de constructions métalliques, en tonnes (plan de restructuration de 2009)**

Produits	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Élingues	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Éléments préfabriqués	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Structures de stockage	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Constructions métalliques pour le bâtiment	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total	[> 10 000]	[...]	[...]	[...]	[...]	[> 50 000]	[> 50 000]

## b) Restructuration industrielle et opérationnelle

- (118) Le plan de restructuration de 2009 fait apparaître que l'état des actifs de production du chantier naval s'est considérablement dégradé et s'établit à un niveau équivalent à celui des chantiers navals européens au début des années quatre-vingt-dix. Les investissements prévus s'élèvent à [moins de 100] millions d'EUR pour l'activité de construction navale et à [environ 200] millions de PLN pour les autres productions ([...] millions de PLN pour la production de mâts d'éolienne et [...] millions de PLN pour la production de constructions métalliques).
- (119) Les investissements dans l'activité de construction navale seront réalisés entre 2009 et 2011. Ils concernent essentiellement une nouvelle infrastructure de mise à l'eau, des portiques permettant la découpe, des installations de traitement des panneaux et la ventilation<sup>(14)</sup>. Ces investissements, qui s'accompagneront de changements organisationnels, devraient entraîner une amélioration de la productivité, qu'il est escompté voir passer de 45 heures de main d'œuvre/TBC à 27 heures de main d'œuvre/TBC<sup>(15)</sup>.
- (120) 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.
- (121) Le plan de restructuration de 2009 prévoit la création d'un centre de planification, qui aurait pour mission de planifier efficacement la production à tous les niveaux organisationnels du chantier naval. 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.
- (122) En ce qui concerne la conclusion des contrats, ISD Polska entend introduire des clauses d'indexation qui protégeraient le chantier naval d'une hausse des coûts des matières premières et des salaires, en faisant porter le risque sur les armateurs. Le chantier naval prévoit aussi de réduire les pénalités de retard. Il devrait par ailleurs recourir à un nouveau type de contrat. Des extraits de

certaines contrats de construction de navire déjà conclus ont été joints au plan de restructuration 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.

- (123) Pour se protéger du risque de change, le chantier naval entend mettre en place l'infrastructure nécessaire, après identification des coûts et revenus qui génèrent ce risque et détermination du niveau d'exposition admis. Le système de gestion du risque prévu dans le plan de restructuration 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 décrit plus précisément la politique de couverture du risque de change proposée. Il mentionne trois instruments de couverture que le chantier naval devrait utiliser (couverture naturelle, opérations de change à terme et opérations sur options sur devises); il 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 leur offre 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.
- (124) En ce qui concerne la production, l'objectif consiste à résoudre le problème de l'inefficacité de la logistique, liée à la distance importante qui sépare les zones de production d'éléments préfabriqués du lieu d'assemblage des navires. Le plan prévoit une modification de l'affectation des bâtiments sur le site du chantier naval et un réexamen de la technologie de production des navires. Afin de raccourcir le cycle de production, le chantier naval veillera à optimiser l'approvisionnement en matières premières et le déroulement du processus de production, dans le cadre duquel les éventuelles réserves de main d'œuvre, eu égard au caractère cyclique de la construction navale, seront orientées vers la production de constructions métalliques, plus élastique.

<sup>(14)</sup> Les tableaux 27 (p. 138) et 28 (p. 96-97) du plan de restructuration de 2009 élaboré par ISD Polska fournissent la liste détaillée des investissements réalisés.

<sup>(15)</sup> Tableau 42 (p. 247) du plan de restructuration de 2009 élaboré par ISD Polska.

- (125) Dans le domaine des achats et de la gestion des matières premières, l'objectif principal est la réduction des coûts. Les mesures de restructuration comprennent, par exemple, la gestion d'une base de données unique et cohérente pour les matières premières, des achats conformes au plan de production, le recours à des contrats cadres et à des enchères électroniques pour réaliser des économies, la gestion des stocks, l'achat de matières premières sur la base d'un choix entre au moins trois offres, une collaboration au niveau des achats avec Huta Częstochowa, etc.
- (126) En ce qui concerne les technologies informatiques, le chantier naval prévoit d'embaucher et de former des travailleurs qualifiés, d'élargir les domaines d'application des technologies informatiques dont il dispose et de procéder à leur modernisation, ainsi que de mettre en place un système informatique intégré commun à la totalité ou presque de ses unités organisationnelles.
- (127) Dans le domaine de l'emploi, l'objectif consiste à résoudre le problème posé par la rotation des effectifs et le taux d'absentéisme élevé. ISD Polska entend collaborer avec des agences de recrutement locales. Au niveau interne, le plan prévoit la mise en place de systèmes 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) et le développement de l'identité de l'entreprise. Le plan rappelle la nécessité de réduire les effectifs.
- (128) Fin 2008, l'entreprise employait 2 235 personnes, soit 658 de moins qu'à la fin de 2006 (2 893 personnes).
- (129) Le plan prévoit que d'ici à la fin de 2011, les effectifs seront réduits de [...] personnes dans les unités directement chargées de la production et de [...] personnes dans les services administratifs et parmi les autres postes fixes. Ensuite, l'entreprise envisage d'augmenter progressivement le nombre de travailleurs affectés aux activités non directement liées à la construction navale, d'environ [...] personnes (en 2013) pour la production de mâts d'éolienne et de [...] personnes (en 2013) pour la production de constructions métalliques. Au final, les effectifs de l'entreprise seraient réduits de [...] personnes. Selon le plan, l'objectif en termes d'effectifs affectés à l'activité de construction navale est fixé à [moins de 1 500] personnes.
- (130) Le plan révisé contient aussi un calcul des coûts et des effets de la restructuration de l'emploi.
- (131) 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 de celui-ci dans le processus de production. Il envisage aussi l'achat d'instruments et de systèmes supplémentaires pour les besoins du bureau d'études; toutefois, en ce qui concerne la construction navale, le plan prévoit la réalisation de projets standardisés, ce qui entraînerait une réduction des coûts liés à l'élaboration de nouveaux projets.
- (132) 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 <sup>(16)</sup>.
- c) Restructuration financière
- (133) En ce qui concerne la restructuration financière, le plan prévoit une nouvelle tranche d'aide d'État, sous la forme d'une injection de capital (46,7 millions de PLN) et d'un prêt (103,3 millions de PLN). Au total, cette nouvelle aide s'élèverait à 150 millions de PLN (valeur nominale).
- d) Coûts de restructuration et contribution propre
- (134) Le plan de restructuration de 2009 évalue le coût de la restructuration déjà effectuée par le chantier naval de Gdansk (après le 1<sup>er</sup> mai 2004) à 405 millions de PLN. Le montant d'investissements prévu s'élève à [près de 300] millions de PLN. Le plan comprend le remboursement de dettes à l'égard d'organismes publics pour un montant de 95,3 millions de PLN et d'arriérés à l'égard d'organismes privés pour un montant de [...] millions de PLN. Il est prévu que le coût de la restructuration de l'emploi atteigne [...] millions de PLN. En outre, [...] millions de PLN devraient être nécessaires pour rééquilibrer le bilan du chantier naval (couverture des pertes passées, assurance de liquidités et de capital suffisants). Au total, les coûts de la restructuration s'élèveraient à [plus de 1 000] millions de PLN.
- (135) Le plan prévoit qu'un montant de [près de 500] millions de PLN sera financé par des ressources exemptes d'aide, c'est-à-dire par contribution propre. Ce montant est composé d'une injection de capital de 305 millions de PLN par ISD Polska (déjà comptabilisée et versée), de [...] millions de PLN tirés de la vente et de la mise en location d'actifs non utilisés et de [...] millions de PLN provenant d'un prêt à l'investissement qui devrait être obtenu sur le marché pour financer les investissements dans les activités autres que de construction navale.
- (136) En ce qui concerne les revenus tirés de la vente et de la mise en location d'actifs, le chantier naval prévoit de vendre sa participation ([...] %) dans Kuźnia Gdańsk. Le chantier naval a entamé des négociations avec des acquéreurs potentiels et a reçu une offre, qui a été prise en compte dans le plan de restructuration. Cette offre portait sur un montant de [...] millions de PLN. Par ailleurs, le chantier naval prévoit de louer des actifs à des sociétés collaboratrices voisines, pour un montant estimé (en se fondant sur les contrats de location existants) à [...] millions de PLN pour la location de parcelles en 2009-2012 et à [...] millions de PLN pour la location d'un atelier de production en 2009-2012.

<sup>(16)</sup> Schéma 38 (p. 141) du plan de restructuration élaboré par ISD.

- (137) En ce qui concerne le prêt à l'investissement d'un montant de [...] millions de PLN destiné à développer la production de mâts d'éolienne, l'activité dans ce domaine sera confiée à une entité ad hoc.
- (138) Pour certifier que la production de mâts d'éolienne attirera du capital extérieur, les autorités polonaises ont présenté des déclarations, datées du 1<sup>er</sup> juin 2009, de deux banques s'engageant à financer le projet d'ISD Stocznia, sous réserve de certaines conditions. Après avoir examiné le plan d'entreprise concernant la production de mâts d'éolienne et les prévisions financières, les banques déclarent qu'elles estiment que les hypothèses financières sur lesquelles se fonde le plan d'entreprise sont cohérentes avec les conditions actuelles du marché, que le projet de production de mâts d'éolienne présente un fort potentiel et qu'elles le jugent crédible et rentable.
- (139) L'engagement des banques à financer le projet de production de mâts d'éolienne est conditionné par les éléments suivants: a) une décision positive de la Commission concernant le plan de restructuration de 2009 pour le chantier naval de Gdansk, b) l'obtention par l'entreprise ISD Stocznia de toutes les autorisations administratives nécessaires pour réaliser le projet de production de mâts

d'éolienne, c) des garanties, sous la forme d'une hypothèque sur une zone donnée du chantier naval et d) une décision positive du comité de crédit et de la direction de la banque concernant le financement du projet. L'une des banques déclare qu'elle est disposée à garantir un financement de [...] millions de PLN, et l'autre un financement de [...] millions de PLN, soit un montant total de [...] millions de PLN. En outre, les autorités polonaises ont présenté un accord entre ces deux banques et ISD Stocznia, dans lequel les banques déclarent qu'elles sont disposées à accorder un crédit commun ou deux crédits parallèles afin de garantir le financement du projet. Les banques ont confirmé que le financement serait accordé aux conditions du marché et sans la moindre garantie de l'État.

#### e) Prévisions financières

- (140) Les prévisions financières contenues dans le plan reposent sur les hypothèses exposées ci-dessous, qui découlent principalement d'estimations faites par des experts externes.
- (141) Les hypothèses sur lesquelles se fondent les prévisions financières contenues dans le plan de restructuration de 2009 sont présentées dans le tableau 3.

Tableau 3

#### Hypothèses sur lesquelles se fondent les prévisions financières contenues dans le plan de restructuration de 2009

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Inflation	1,80 %	2,13 %	2,44 %	2,31 %	2,28 %	2,26 %	2,24 %	2,19 %	2,15 %	2,11 %
WIBOR 3M	3,42 %	3,34 %	3,69 %	3,85 %	3,85 %	3,85 %	3,85 %	3,85 %	3,85 %	3,85 %
USD/PLN	3,00	2,70	2,50	2,35	2,32	2,32	2,32	2,32	2,32	2,32
EUR/PLN	3,90	3,75	3,50	3,30	3,25	3,25	3,25	3,25	3,25	3,25
Prix de l'acier (EUR)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Évolution des prix de l'énergie	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %

- (142) Les hypothèses concernant l'évolution des prix à la consommation ainsi que le niveau annuel de l'indice WIBOR 3M ont été fondées sur les prévisions de Global Insight du 6 février 2009 <sup>(17)</sup>. En ce qui concerne le taux de change, les prévisions ont été tirées d'un rapport de la société Goldman Sachs, qui prévoit une appréciation du zloty par rapport à l'euro au cours des quatre prochaines années, jusqu'au niveau de 3,25 PLN/EUR.

#### Activité de construction navale

- (143) Le plan prévoit une hausse du salaire des personnes affectées à l'activité de construction navale, qui progresserait de [près de 15 %] entre 2007 et 2009. Par la suite, les hausses de salaire s'établiraient à [...] % par an. Le

plan de restructuration fait apparaître qu'en liaison avec la crise financière et la liquidation de deux autres chantiers navals polonais à Szczecin et à Gdynia, les attentes salariales des travailleurs ont été revues à la baisse, ce qui explique qu'une hausse modeste au cours des prochaines années semble une hypothèse raisonnable.

- (144) Les prévisions financières tablent sur le fait que l'activité de construction navale, c'est-à-dire la livraison de 6 navires de type off-shore partiellement équipés par an, génèrera 30 % des revenus du chantier naval. Le niveau des revenus hypothétique est obtenu en se fondant sur les prix fixés dans les contrats que le chantier naval a déjà conclus, sur des déclarations d'intention et sur d'autres données concernant le marché. Le plan prévoit qu'en 2009, les revenus tirés de la construction navale s'élèveront à [plus de 300] millions de PLN, puis ils établiront à environ [près de 300] millions de PLN par an sur la

<sup>(17)</sup> Annexe 16 du plan de restructuration de 2009.

période 2011-2015. Le chantier naval table sur la réalisation de bénéfices pendant toute la durée du processus de restructuration ([...] millions de PLN en 2009, [...] millions de PLN en 2010, [...] millions de PLN en 2011 et plus de [...] millions de PLN au cours des années suivantes). Le plan inclut des prévisions fondées sur des estimations de la valeur actualisée nette totale de l'activité de construction navale sur la période 2009-2018, conformément auxquelles, un solde de liquidités supplémentaire de [entre 400 et 500] millions de PLN (tenant compte également de la valeur finale de cet investissement) sera dégagé en 2009. Le rendement interne attendu s'élève à [plus de 20] %.

#### Production de mâts d'éolienne

- (145) Le plan de restructuration suppose que la production débutera en 2012, avec [...] unités, puis progressera et devrait s'établir à [...] unités en 2013, à [...] unités en 2014 pour finalement atteindre [...] unités en 2015.
- (146) Le plan prévoit qu'en 2012, les revenus tirés de la production de mâts d'éolienne s'élèveront à [...] millions de PLN, puis progresseront au cours des années suivantes et dépasseront [...] millions de PLN à partir de 2015. Le chantier naval a présenté des éléments de preuve montrant qu'il sera en mesure d'obtenir les matières premières nécessaires auprès du groupe ISD à des prix libellés en euro. Ces matières premières représentant [...] % du coût de production des mâts d'éolienne, cette activité ne nécessitera pas d'autre mesure de couverture.
- (147) La valeur actualisée nette de l'activité de production de mâts d'éolienne est estimée à [plus de 200] millions de PLN, et le taux de rendement interne à [environ 20] % (sur la période 2009-2018).

#### Production de constructions métalliques

- (148) Le plan prévoit une hausse importante des bénéfices tirés de la production de constructions métalliques, qui passeraient de [...] millions de PLN en 2009 à [...] millions de PLN en 2010, puis à [...] millions de PLN en 2011, à [...] millions de PLN en 2012 et s'établiraient à près de [...] millions de PLN au cours des années suivantes. Les marges brutes devraient augmenter et passer de [...] % en 2009 à plus de [...] % à partir de 2013. Pour fonder cette hypothèse, le plan rappelle le savoir-faire existant et l'expérience de l'entreprise ISD Polska dans le domaine de la production de constructions métalliques. Il fait néanmoins également observer que les niveaux de bénéfice prévus ont été estimés avec précaution et sont inférieurs aux niveaux effectivement atteints par ISD Polska en 2008 <sup>(18)</sup>. La valeur actualisée nette de l'activité est estimée à [près de 200] millions de PLN sur la période 2009-2018, et le taux de rendement interne à [plus de 50] % (par an). Un taux de rendement interne si élevé découle du fait que le calcul ne tient pas compte des

investissements déjà réalisés par ISD Polska à ce jour (notamment l'injection de 305 millions de PLN dans le chantier naval de Gdansk), mais se fonde sur les calculs de cash-flow tiré de la production de constructions métalliques depuis 2009. En outre, l'entreprise affirme qu'un taux de rendement interne si élevé s'explique par la synergie entre les activités du chantier naval et celles du groupe ISD, grâce à laquelle il est possible de garantir l'obtention de revenus importants des actifs du chantier naval même en cas d'investissements limités.

- (149) Le chantier naval a présenté des éléments de preuve montrant qu'il sera en mesure d'obtenir des matières premières auprès du groupe ISD à des prix libellés en euro. Ces matières premières représentant [...] % du coût de production des constructions métalliques, cette activité ne nécessitera pas d'autre mesure de couverture.

#### Activité consolidée

- (150) Il est escompté que l'investissement sera amorti en [...] ans (valeur nominale) et en [...] ans (valeur actualisée). Selon les prévisions financières contenues dans le plan, l'investissement en valeur actualisée (tenant compte des fluctuations de la valeur de l'argent au fil du temps) sera amorti en [...] ans à compter de l'arrivée de l'investisseur dans l'entreprise, soit en 2017. Ce calcul ne tient compte que de l'engagement financier de l'investisseur ([...] millions de PLN: 305 millions de PLN sous la forme d'une injection de capital et [...] millions de PLN destinés à l'achat d'actions existantes du chantier naval).
- (151) La valeur actualisée nette de l'ensemble du projet est estimée à environ [plus de 800] millions de PLN sur la période 2009-2018, et le taux de rendement interne à [plus de 20] %.

- (152) L'entreprise ISD Polska souligne que les résultats financiers susmentionnés sont très attractifs pour un investisseur. Le projet permettra au groupe ISD de bénéficier d'un effet de synergie. Les trois branches d'activité du chantier naval de Gdansk créeront une demande pour les produits de Huta Częstochowa. L'intégration verticale permettra une prévision beaucoup plus précise de la demande pour Huta Częstochowa, mais sera aussi intéressante pour le chantier naval de Gdansk, qui disposera de la garantie d'approvisionnements réguliers, y compris en partie sous la forme d'éléments préfabriqués préparés dans l'aciérie pour les besoins de la construction de navires.

- (153) Le plan de restructuration de 2009 comprend une analyse de sensibilité qui examine 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. Le plan montre en particulier les conséquences financières des facteurs de risque suivants:

<sup>(18)</sup> Annexe 40 du plan de restructuration de 2009. Rendement de la production de constructions métalliques à Huta Częstochowa, qui appartient à l'entreprise ISD.

- poursuite de l'appréciation du zloty jusqu'à 3,0 PLN/EUR en 2009-2012,
- hausse supplémentaire des coûts de l'emploi de 200 points de base par rapport au niveau prévu dans le scénario de référence,
- prix de l'acier supérieurs de 10 % au niveau prévu dans le scénario de référence,
- productivité moindre que celle prévue dans le scénario de référence.

Si un de ces facteurs se réalisait, la durée d'amortissement de l'investissement augmenterait, passant de [...] ans, ainsi qu'il est prévu dans le scénario de référence, à [...] ans. L'entreprise fait valoir que le résultat susmentionné témoigne de la solidité du plan à l'évolution des conditions du marché. Quel que soit le scénario, la valeur actualisée nette du projet reste attractive.

#### f) Prévention des distorsions de concurrence indues

- (154) Afin de limiter les distorsions de concurrence provoquées par l'aide, le plan de restructuration prévoit la mise en œuvre des mesures suivantes. Premièrement, le chantier naval fermera deux des trois cales qu'il utilise actuellement, qui sont des actifs nécessaires à l'activité de construction navale, pour la mise à l'eau des navires. Le chantier naval a déjà résilié son accord de location en ce qui concerne la cale B5 (avec effet à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2009) et la cale B3 (avec effet à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010).
- (155) Deuxièmement, le chantier naval s'est engagé à ne pas utiliser plus d'un site de mise à l'eau. Au cas où il ferait l'achat ou disposerait de quelque manière que ce soit (location ou location-vente, par exemple) d'un autre site de mise à l'eau, il retirerait la cale B1 du processus de production (c'est-à-dire que, sur la base de la situation à la date d'adoption de la décision, il résilierait l'accord de location conclu avec le propriétaire de la cale B1). Aucun site de mise à l'eau utilisé par le chantier naval n'aura une capacité supérieure à environ 100 000 TBC.
- (156) Par ailleurs, le chantier naval s'engage à maintenir une production annuelle d'environ 100 000 TBC pendant 10 ans à compter de l'adoption de la présente décision.

#### 6. Aide d'État accordée au chantier naval de Gdansk

- (157) Selon les autorités polonaises, depuis le 1<sup>er</sup> mai 2004, le chantier naval de Gdansk a bénéficié de la série de mesures exposées dans le tableau 4 ci-après (voir le considérant 174 ci-dessous).
- (158) Le tableau 4 présente les aides accordées après le 1<sup>er</sup> mai 2004, c'est-à-dire après l'adhésion de la Pologne à l'Union européenne. La majeure partie de ces mesures ont été notifiées par la Pologne, par lettres des 13 juillet 2007

et 9 janvier 2008. Une liste actualisée de ces mesures a été jointe au plan de restructuration de 2009 (annexe 12). Cette liste contient certaines des mesures mentionnées au point B de l'annexe I de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen.

- (159) La Pologne a présenté des explications complémentaires concernant la restructuration des dettes conformément à la procédure du chapitre 5a. Les autorités polonaises ont expliqué que le chantier naval avait transféré à l'opérateur<sup>(19)</sup> à des éléments d'actifs représentant 31,6 % de la valeur des obligations transférées à l'opérateur, ARP Sp. z o.o.<sup>(20)</sup>. La Pologne est d'avis que l'élément d'aide s'élève donc à 68,4 % de la valeur nominale des obligations transférées à l'opérateur. Le tableau 4 ci-dessous indique la valeur nominale des obligations transférées à l'opérateur.
- (160) La garantie accordée par le Trésor public et identifiée en tant que mesure 16 dans le tableau 4 ci-dessous a été formellement accordée au groupe Chantiers navals de Gdynia pour la construction de navires dans le chantier naval de Gdansk, ce que les autorités polonaises ont indiqué dans leur lettre du 13 juillet 2007. En outre, les renseignements concernant l'aide d'État en faveur du chantier naval de Gdansk figurant dans le plan de restructuration de 2009 couvrent la garantie du Trésor public susmentionnée. Le prêt couvert par des garanties du Trésor public a été accordé à un taux correspondant au taux d'intérêt LIBOR 3M majoré de 100 points de base; au moment de l'octroi des garanties, les autorités polonaises estimaient à 60 % le risque de devoir rembourser les obligations à la place du chantier naval. Les garanties accordées par le Trésor public ont été assorties de sûretés prenant la forme d'un billet à ordre en blanc émis par le chantier naval et d'un acte notarié par lequel le chantier naval donnait son accord à la vente d'actifs lui appartenant pour un montant correspondant à 120 % de la valeur des garanties. Le Trésor public a fixé la prime de garantie à 0,4 % du montant couvert.
- (161) La garantie accordée au chantier naval de Gdansk par l'ARP en couverture du prêt à la restructuration accordé par NORD/LB Bank Polska S.A. figure en tant que mesure 17 dans le tableau 4. Elle a été accordée conformément à l'accord du 17 août 2005. Dans leur lettre du 9 janvier 2008, les autorités polonaises ont maintenu que cette mesure avait été incluse au point A de l'annexe II de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen en tant que mesure 7, ce qui la classait parmi les mesures prises avant l'adhésion et non applicables après cette date. La Commission tient cependant à faire remarquer que l'accord d'octroi de la garantie a été signé le 17 août 2005, c'est-à-dire clairement après l'adhésion de la Pologne à l'Union européenne. En outre, dans l'annexe du plan de restructuration de 2009, la garantie susmentionnée est recensée comme une aide d'État.

<sup>(19)</sup> Société publique procédant à la restructuration des dettes à l'égard d'organismes publics conformément à la procédure du chapitre 5a.  
<sup>(20)</sup> Pour de plus amples informations sur la procédure de restructuration conformément au chapitre 5a, voir le point 3.2. de la décision de la Commission d'ouvrir la procédure formelle d'examen.

- (162) Le tableau 4 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 calculés correspondaient au risque lié au projet pour la réalisation duquel le prêt a été contracté.
- (163) Pour les prêts accordés en 2005-2006, KPS a pratiqué des taux d'intérêt compris entre 9,70 % et 11,62 %. Elle a en outre 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 d'une acceptation d'exécution forcée, d'un accord de cession de créances, d'un ordre de paiement inconditionnel, d'une traite en blanc ou de gages <sup>(21)</sup>.
- (164) Filiale à 100 % de l'ARP, KPS a été créée en 2004 pour remplir la fonction de fonds de capital-risque de l'ARP. Initialement, elle avait reçu pour mission de consolider les trois principaux chantiers navals de Pologne, mais ce projet a été abandonné en 2006. Selon des informations transmises par la Pologne en 2006 <sup>(22)</sup>, KPS devait être financée par l'ARP au moyen d'une injection de capital, d'un apport en actions d'autres sociétés et d'un crédit bancaire renouvelable garanti, spécifiquement destiné à aider financièrement le chantier naval. Selon le site internet du gouvernement polonais, KPS devait aussi soutenir l'activité de construction navale en Pologne en émettant des obligations garanties par l'ARP. Le document «Stratégie pour le secteur de la construction navale (chantiers maritimes) en Pologne en 2006-2010» <sup>(23)</sup> confirme effectivement que KPS devait générer des ressources en émettant des titres, pour un montant d'environ 100 millions d'USD, garantis par les actifs destinés à la restructuration de l'industrie navale, à savoir des fonds transférés à l'ARP par le Trésor public.
- (165) Le tableau 4 présente aussi les dettes contractées par le chantier naval de Gdansk auprès d'organismes publics, mentionnées dans la lettre des autorités polonaises du 9 janvier 2008 et dans l'annexe du plan de restructuration de 2009. Dans leur lettre, les autorités polonaises confirmaient que le chantier naval de Gdansk ne remboursait pas régulièrement ses dettes à l'égard d'organismes publics.
- (166) Le chantier naval de Gdansk a aussi bénéficié de garanties sur les acomptes accordées par l'organisme public de crédit à l'exportation (KUKĘ), ci-après dénommées «garanties sur les acomptes» ou «garanties sur la production». Par lettre du 11 juillet 2007, la Pologne a fourni une liste des garanties dont le chantier naval de Gdansk a bénéficié. Les autorités polonaises ont indiqué que, bien que sur le plan formel, ces garanties aient été accordées au groupe Chantiers navals de Gdynia, dans les faits elles ont été utilisées pour la construction de navires par le chantier naval de Gdansk. Au total, depuis le 1<sup>er</sup> mai 2004, celui-ci a bénéficié de 20 garanties accordées par le KUKĘ, pour une valeur nominale totale de 346 372 107,33 PLN.
- (167) 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 de navires sur leurs ressources propres et qu'ils dépendent de financements extérieurs, qui peuvent revêtir la forme de prêts (prêts à la production) ou d'acomptes versés par les armateurs à titre de préfinancement de la production. Les armateurs versent généralement 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 des navires est donc déterminante. Les garanties du KUKĘ ont été accordées au chantier naval afin de sécuriser les acomptes versés par les armateurs contre le risque de non-livraison du navire par le chantier naval.
- (168) Selon divers renseignements communiqués par la Pologne concernant le fonctionnement du régime de garanties proposé par le KUKĘ <sup>(24)</sup>, ces garanties ont été accordées au chantier naval 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 KUKĘ. Le KUKĘ arrêtrait une décision par laquelle il s'engageait à assurer le financement de la construction du navire en garantissant les acomptes. Dans des contrats individuels ultérieurs, le KUKĘ activait les garanties relatives aux différents acomptes (habituellement au nombre de quatre). Le risque supporté par le KUKĘ en cas de non-respect par le chantier naval de son obligation de livraison 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. Le risque était donc connu au moment où le KUKĘ décidait de garantir les acomptes versés par l'armateur. La garantie expirait le jour de la livraison du navire.

<sup>(21)</sup> Lettre du 9 janvier 2008, p. 15.

<sup>(22)</sup> Lettre du 17 février 2006 (enregistrée le 22).

<sup>(23)</sup> Stratégie pour le secteur de la construction navale (chantiers maritimes) en Pologne en 2006-2010, adoptée en août 2006, p. 30.

<sup>(24)</sup> Lettre de la Pologne du 2 septembre 2005 en réponse à la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen.

- (169) Les activités du KUKÉ sont très diverses<sup>(25)</sup> 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 groupe Chantiers navals de Gdynia, notamment les garanties en faveur du chantier naval de Gdansk, relèvent en partie des activités regaranties par le Trésor public.
- (170) Selon les renseignements communiqués par la Pologne, les garanties sur les acomptes ont été accordées par le KUKÉ en échange d'une prime dont le montant est proportionnel au montant de la garantie. Pour les garanties portant sur un montant ne dépassant pas 35 000 000 PLN, cette prime s'élève à 2 % par an, tandis que pour les garanties portant sur un montant supérieur, elle est de 1 % par an. À titre de sûreté, le KUKÉ exige le transfert de la propriété du navire fini, du navire inachevé ou des matériaux de construction.
- (171) Le tableau 4 montre que depuis le 1<sup>er</sup> mai 2004, le chantier naval de Gdansk a bénéficié d'une aide d'une valeur nominale totale de 405 030 629,80 PLN (environ 90 millions d'EUR).
- (172) En outre, le chantier naval prévoit de bénéficier d'une nouvelle aide d'État, sous la forme d'une injection de capital (46,7 millions de PLN) et d'un prêt (103,3 millions de PLN). Au total, cette nouvelle aide s'élèverait à 150 millions de PLN (valeur nominale).
- (173) Par ailleurs, le plan de restructuration de 2009 prévoit que le chantier naval de Gdansk continuera de bénéficier de garanties du KUKÉ jusqu'à la fin de la période de restructuration, pour un montant de près de 180 millions de PLN par an. Il est supposé que les primes de garantie seront, dans toute la mesure du possible, conformes au régime de garanties exempt d'aide d'État approuvé par la Commission<sup>(26)</sup>. Conformément à ce régime, les primes appliquées aux entreprises relevant de la catégorie de risque la plus élevée, mais néanmoins admissibles au bénéfice d'une garantie, s'élèvent à [...] % pour des garanties d'une durée inférieure à 2 ans et à [...] % pour des garanties de plus de 2 ans.
- (174) En résumé, la valeur nominale de toutes les aides à la restructuration s'élève à 555 030 629,80 PLN (405 millions de PLN déjà accordés et 150 millions de PLN prévus) et la valeur nominale totale des garanties du KUKÉ s'élève à environ 526 millions de PLN (346 millions de PLN de garanties déjà accordées et 180 millions de PLN correspondant au risque annuel maximal supporté par le KUKÉ en liaison avec ces garanties).

<sup>(25)</sup> Voir aussi la décision de la Commission du 18 juillet 2007 concernant l'affaire N 105/07 — Programme de garanties concernant les contrats d'exportation, résumé publié dans le JO C 214 du 13.9.2007. En arrêtant cette décision, la Commission a considéré que le programme de garanties du KUKÉ en faveur d'entreprises ne se trouvant pas en difficulté ne contenait pas d'élément d'aide d'État.

<sup>(26)</sup> Voir la décision du 18 juillet 2007 concernant l'affaire N 105/07.

Tableau 4

Aides d'État accordées au chantier naval de Gdansk après le 1<sup>er</sup> mai 2004, selon les données communiquées par les autorités polonaises et l'entreprise ISD Polska (en PLN)

N°	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
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
1.	Institut d'assurance sociale (ZUS)	Annulation	Loi du 30 octobre 2002	Décision du président de l'ARP n° UPP/12/3/2004 du 30 décembre 2004	30.12.2004	15.3.2005	Annulation ponctuelle	13 521 851,00 (*)
2.	Administration fiscale régionale de Poméranie	Annulation	Loi du 30 octobre 2002	Décision du président de l'ARP n° UPP/12/3/2004 du 30 décembre 2004	30.12.2004	15.3.2005	Annulation ponctuelle	24 215 557,00 (*)
3.	Agence fiscale de Gdansk-I	Annulation	Loi du 30 octobre 2002	Décision du président de l'ARP n° UPP/12/3/2004 du 30 décembre 2004	30.12.2004	15.3.2005	Annulation ponctuelle	1 215 460,00 (*)
4.	Maréchal de la voïvodie de Poméranie	Annulation	Loi du 30 octobre 2002	Décision du président de l'ARP n° UPP/12/3/2004 du 30 décembre 2004	30.12.2004	15.3.2005	Annulation ponctuelle	698 462,00 (*)
5.	Institut d'assurance sociale (ZUS)	Annulation	Loi du 30 octobre 2002	Décision du président de l'ARP n° UPP/12/4/2005 du 15 décembre 2005	15.12.2005	9.1.2006	Annulation ponctuelle	2 975 558,00 (*)
6.	Administration fiscale régionale de Poméranie	Annulation	Loi du 30 octobre 2002	Décision du président de l'ARP n° UPP/12/4/2005 du 15 décembre 2005	15.12.2005	9.1.2006	Annulation ponctuelle	5 398 177,00 (*)
7.	Maréchal de la voïvodie de Poméranie	Annulation	Loi du 30 octobre 2002	Décision du président de l'ARP n° UPP/12/4/2005 du 15 décembre 2005	15.12.2005	9.1.2006	Annulation ponctuelle	138 531,00 (*)
8.	KPS	Prêt	Activité statutaire de KPS	Contrat de prêt n° 03/06.2005	6.6.2005	9.6.2005	26.8.2005	7 000 000,00
9.	KPS	Prêt	Activité statutaire de KPS	Contrat de prêt n° 02/10.2005	27.10.2005	28.10.2005	31.1.2006	6 000 000,00
10.	KPS	Prêt	Activité statutaire de KPS	Contrat de prêt n° 01/01.2006	11.1.2006	17.1.2006	30.6.2006	9 000 000,00
11.	KPS	Prêt	Activité statutaire de KPS	Contrat de prêt n° 03/07.2006	27.7.2006	7.8.2006	31.10.2006	4 000 000,00

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
12.	KPS	Prêt	Activité statutaire de KPS	Contrat de prêt n° 03/07.2006	27.7.2006	22.9.2006	28.2.2007	8 000 000,00
13.	KPS	Prêt	Activité statutaire de KPS	Contrat de prêt n° 01/11.2006	8.11.2006	16.11.2006	20.7.2007	4 000 000,00
14.	PHZ Cenzin	Injection de capital	Loi du 15 septembre 2009 — code de commerce polonais	Accord du 21 décembre 2006	21.12.2006	27.12.2006 (1 <sup>re</sup> tranche, 7 Mio PLN) et 29.12.2006 (2 <sup>e</sup> tranche, 13 Mio PLN)	Injection de capital ponctuelle	20 000 000,00
15.	Chantier naval de Gdynia	Injection de capital	Loi du 15 septembre 2009 — code de commerce polonais	Accord du 27 juin 2005	27.6.2005	Juillet 2005 (1 <sup>re</sup> tranche, 12 Mio PLN) et août 2005 (2 <sup>e</sup> tranche, 8 Mio PLN)	Injection de capital ponctuelle	20 000 000,00
16.	Trésor public	Garantie — navires 8184/9-10, 8184/12-13 et 8184/18	Loi du 8 mai 1997 sur les cautions et garanties accordées par le Trésor public et certaines personnes morales [ <i>Journal des lois (Dziennik Ustaw)</i> de 2003, n° 174; acte 1689 et ses modifications]	Décret n° 222/2004 du Conseil des ministres du 21 septembre 2004	21.9.2004	1.10.2004	Jusqu'au 15 janvier 2008	161 285 903,00
17.	ARP	Garantie de prêt NORD/LB	Activité statutaire de l'ARP	Accord du 17 août 2005	17.8.2005	17.8.2005	Jusqu'au 30 juin 2000	20 000 000,00
18.	Institut d'assurance sociale (ZUS)	Non-exécution de créances	—	—	—	1.5.2004	31.9.2009 (**)	95 354 830,80 (***)
19.	Commune de Gdansk	Non-exécution de créances	—	—	—	1.5.2004	31.9.2009 (**)	
20.	Commune de Gdansk	Annulation	Loi du 29 août 1997 – règlement fiscal	Pas encore accordée	—	—	—	2 226 300,00
							<b>TOTAL</b>	<b>405 030 629,80</b>

(\*) Dettes soumises à restructuration 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 nominale des obligations ont également été transférés à l'opérateur.

(\*\*) Date de remboursement prévu des créances, conformément aux hypothèses du plan de restructuration de 2009.

(\*\*\*) Selon le plan de restructuration de 2009, le montant total des dettes à l'égard d'organismes publics s'élève à 63 013 631 PLN; toutefois, selon les informations communiquées par les autorités polonaises dans leur lettre du 9 janvier 2008, les dettes cumulées du chantier naval de Gdansk à l'égard d'organismes publics s'élevaient à 90 245 096,76 PLN (en tenant compte des intérêts entre-temps échus). En outre, pour déterminer le montant des coûts de la restructuration, le plan de restructuration de 2009 indiquait que le chantier naval devrait rembourser un montant cumulé de dettes à l'égard d'organismes publics de 95 354 830,90 PLN. Sur cette base, la Commission estime que le montant total des dettes à l'égard d'organismes publics, majoré des intérêts, s'élève à 95 354 830,90 PLN.

### III. APPRÉCIATION

#### 1. Compétences de la Commission

- (175) 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 et aides individuelles mis à exécution dans un nouvel État membre avant son adhésion à l'Union européenne et toujours applicables après cette date.
- (176) Les mesures mises à exécution avant l'adhésion et qui ne sont plus applicables après cette date ne peuvent être examinées par la Commission, ni dans le cadre de la procédure transitoire, ni conformément à la procédure établie par l'article 88, paragraphe 2, du traité CE.
- (177) 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 par l'article 88, paragraphe 2, du traité CE.
- (178) Le critère pertinent pour déterminer la date de mise à exécution d'une mesure est l'acte juridiquement contraignant sur la base duquel l'autorité nationale compétente s'engage à accorder l'aide<sup>(27)</sup>. Le caractère juridiquement contraignant d'un acte administratif est déterminé par le droit national. Néanmoins, la Commission doit avoir la possibilité d'examiner ces actes administratifs, en particulier dans les cas ambigus, et de juger de leur forme et de leur contenu afin d'évaluer s'ils peuvent avoir créé des attentes légitimes auprès des bénéficiaires, que ces derniers pourraient invoquer devant un tribunal polonais. La possibilité pour la Commission d'examiner des actes administratifs nationaux est indispensable à l'exercice de sa compétence exclusive en matière d'autorisation de dérogations à l'interdiction générale des aides d'État dans le cas de mesures mises à exécution en Pologne après le 1<sup>er</sup> mai 2004.
- (179) Une mesure 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.
- (180) Dans sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, la Commission a conclu, sur la base des informations
- transmises par la Pologne, que plusieurs des mesures qui lui avaient été notifiées le 8 octobre 2004 constituaient en réalité une aide nouvelle - illégale ou notifiée - du fait de leur octroi après le 1<sup>er</sup> mai 2004, jour de l'adhésion de la Pologne à l'Union européenne. Les remarques transmises par la Pologne et des tiers après l'ouverture de la procédure formelle d'examen n'ont pas permis de modifier cette conclusion de la Commission. La Commission maintient en particulier qu'elle est compétente pour apprécier la compatibilité avec le marché commun des mesures mentionnées au point B de l'annexe II de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen. La Commission attire cependant l'attention sur le fait que certaines de ces mesures ont été abandonnées (mesures 23 à 25 du point B de l'annexe II de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen).
- (181) La Commission expose ci-après les raisons pour lesquelles elle ne saurait accepter les arguments avancés par la Pologne et les parties intéressées.
- a) Restructuration des dettes à l'égard d'organismes publics conformément à la procédure du chapitre 5a
- (182) La Commission partage le point de vue du groupe Chantiers navals de Gdynia, qui estime que l'événement déterminant qui a entraîné 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, elle ne saurait souscrire à l'affirmation selon laquelle cette décision a été prise le 30 avril 2004, c'est-à-dire avant l'adhésion de la Pologne à l'Union européenne. La Commission a justifié sa position sur ce point dans sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen et ni la Pologne ni le groupe Chantiers navals de Gdynia n'ont présenté d'autre observation à ce sujet susceptible de modifier ce point de vue. La Commission réaffirme que la décision du 30 avril 2004 était uniquement une décision qui approuvait le plan de restructuration de mars 2004 et non l'expression d'un accord sur une restructuration des dettes à l'égard d'organismes publics conformément à la procédure du chapitre 5a. Le président de l'ARP n'avait pas compétence pour publier une décision de restructuration complète avant l'adhésion de la Pologne à l'Union européenne, car à cette époque, il n'avait pas l'accord de tous les créanciers publics concernés pour engager la restructuration de leurs créances ni celui de l'opérateur, ainsi que l'exigent les dispositions du chapitre 5a. La Commission constate que le président de l'ARP a reconnu ce fait lorsqu'il a rappelé, dans sa décision du 30 avril 2004, qu'une nouvelle décision serait nécessaire pour achever la restructuration conformément à la procédure du chapitre 5a et quand il a finalement publié la décision concernant la restructuration le 30 décembre 2004, c'est-à-dire après l'adhésion de la Pologne à l'Union européenne.

<sup>(27)</sup> Arrêt du Tribunal de première instance du 14 janvier 2004 dans l'affaire T-109/01, *Fleuren Compost/Commission*, point 74, Recueil 2004, p. II-127.

(183) La Commission ne saurait accepter l'argument du groupe Chantiers navals de Gdynia selon lequel l'accord de tous les créanciers publics à la restructuration de leurs créances conformément à la procédure du chapitre 5a constituait l'acte juridiquement contraignant exigé par le droit polonais. Le groupe Chantiers navals de Gdynia a fait valoir que le chapitre 5a n'était pas une «lex specialis» par rapport à d'autres lois permettant la restructuration de 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, et non de remplacer les créanciers publics pour des dettes spécifiques. La Commission considère qu'une telle interprétation du droit polonais est en contradiction avec toutes les positions défendues par la Pologne jusqu'à ce jour de même qu'avec la lettre et l'esprit du chapitre 5a. Comme le groupe Chantiers navals de Gdynia l'a indiqué, la loi du 30 octobre 2002 «n'interdit pas aux autorités chargées de la restructuration de prendre des décisions d'annulation de créances, si les dispositions générales les y autorisent». Néanmoins, en procédant de la sorte, ces créances ne sont plus couvertes par la procédure du chapitre 5a, perdant ainsi tous les avantages qui y sont attachés: possibilité d'obtenir un prêt de l'ARP, suspension des procédures d'exécution en cours, suspension de la procédure de faillite et non-prise en compte des intérêts échus.

(184) La Commission ne saurait accepter l'argument du groupe Chantiers navals de Gdynia selon lequel aucun intérêt n'est plus échu sur les créances restructurées conformément à la procédure du chapitre 5a après le 30 juin 2006. Cette interprétation des dispositions polonaises a été rejetée par la Pologne.

b) Mesure 23 mentionnée au point B de l'annexe II de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen

(185) La Commission ne saurait accepter l'argument de la Pologne selon lequel l'aide 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 est qu'elles soient véridiques, ont été purement verbales et, pour qu'elles puissent créer une attente légitime en vertu du droit polonais, il aurait fallu que d'autres mesures de mise en œuvre soient arrêtées.

c) Mesures 24 et 25 mentionnées au point B de l'annexe II de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen

(186) Enfin, la Commission constate que, ni la Pologne, ni le groupe Chantiers navals de Gdynia n'ont contesté sa conclusion que les mesures 24 et 25 du point B de l'annexe II de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen constituaient une nouvelle aide qui, dès lors, relevaient de sa compétence, 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

(187) Selon l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, 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.

(188) La Commission estime que toutes les mesures décrites aux considérants 105 à 170 et énumérées dans le tableau 4 ont été accordées par l'État ou au moyen de ressources d'État et qu'étant donné qu'elles étaient destinées à une seule entreprise, elles présentaient un caractère sélectif.

(189) Le chantier naval de Gdansk est un chantier naval européen de premier plan, et donc un acteur important sur le marché de la construction navale. Tant la Pologne que le groupe Chantiers navals de Gdynia ont admis qu'après le 1<sup>er</sup> mai 2004, le chantier naval de Gdansk a continué à construire des navires porte-conteneurs, concurrençant d'autres chantiers navals, notamment en Allemagne et au Danemark, comme l'ont aussi fait remarquer le Danemark et la fédération danoise de la construction navale dans leurs observations en réponse à la décision de la Commission d'ouvrir la procédure formelle d'examen. À la fin de 2006, les navires porte-conteneurs représentaient 26 % des commandes des chantiers navals européens<sup>(28)</sup>. Le chantier naval fabrique des constructions métalliques, des blocs et des sections, concurrençant sur ce marché de nombreuses entreprises opérant comme sous-traitants d'autres chantiers navals qui construisent des navires complets. Au cours des deux dernières années, le chantier naval a commencé à fabriquer des navires de type off-shore, opérant de ce fait sur un segment sur lequel d'autres chantiers navals européens (norvégiens, par exemple) sont déjà actifs.

(190) Le financement constant dont a bénéficié le chantier naval de Gdansk, entre autres par le défaut d'exécution de ses créances à l'égard d'organismes publics, par l'octroi de garanties de production et plusieurs injections de capital et prêts successifs, a permis à celui-ci de conclure des accords ne tenant pas pleinement compte de tous les risques possibles ni ne les reflétant dans le prix des services. Sans cette aide, ses concurrents auraient pu récupérer au moins une partie de sa part de marché.

(191) Compte tenu de ce qui précède, la Commission conclut que l'aide d'État accordée au chantier naval de Gdansk a affecté le commerce entre les États membres.

<sup>(28)</sup> Rapport annuel 2006-2007 du CESA (Community of European Shipyards' Associations).

- (192) La Commission doit aussi déterminer si les mesures prises en faveur du chantier naval de Gdansk lui ont conféré un avantage indu et ont par conséquent faussé ou menacé de fausser la concurrence.
- (193) La Commission est d'avis que le fait de bénéficier d'une aide d'État a permis au chantier naval de Gdansk de mettre en œuvre des pratiques anticoncurrentielles, telles que la sous-cotation des prix, sans supporter les conséquences qui découlent normalement de ce type de pratique, à savoir son élimination du marché.
- (194) La Commission attire aussi l'attention sur le fait que l'un des principaux problèmes dont le chantier naval de Gdansk souffrait depuis longtemps était la conclusion de contrats qui ont finalement abouti à des pertes du fait de l'appréciation du zloty par rapport au dollar américain, qui reste la principale devise utilisée dans l'industrie navale, et de l'augmentation des prix des tôles d'acier au niveau mondial. Ces facteurs extérieurs avaient déjà été considérés comme les principales menaces pesant sur la poursuite de l'activité du chantier naval dans le plan de restructuration portant sur la période 2003-2008, puis dans sa version révisée de mars 2004, dans le nouveau plan de restructuration de 2006, ainsi que dans le plan de restructuration de 2009.
- (195) Bien que sa direction soit consciente de ces menaces, le chantier a continué à conclure des contrats sans prendre aucune mesure pour chercher à atténuer les risques. Cette pratique commerciale s'est poursuivie également pendant la période d'essor exceptionnel qu'a connue le marché de la construction navale entre 2004 et 2008, quand les prix des produits de cette industrie ont atteint des niveaux records. En conséquence, le chantier naval a réussi à maintenir son activité et ses emplois, au prix toutefois de pertes considérables sur la production normale du chantier.
- (196) Sur cette base, la Commission estime que toutes les mesures en faveur du chantier naval de Gdansk décrites aux considérants 105 à 170 étaient de nature à fausser ou à menacer de fausser la concurrence sur le marché de la construction navale.
- (197) La Commission indique que les autorités polonaises n'ont pas contesté la qualification des mesures couvertes par la présente décision en tant qu'aide d'État, à deux exceptions près: elles ont affirmé que les prêts accordés au chantier naval de Gdansk par PKS ne constituaient pas une aide et ont contesté le caractère d'aide attribué aux garanties du KUKI, qui satisferaient au critère de l'investisseur privé. Par ailleurs, les autorités polonaises n'ont pas notifié en tant que mesure spécifique le défaut constant d'exécution des créances publiques.
- (198) La Commission explique ci-après pourquoi elle considère que les trois mesures susmentionnées constituent un avantage faussant la concurrence.
- a) Défaut constant d'exécution des créances publiques
- (199) Il ressort d'une jurisprudence constante<sup>(29)</sup> qu'un défaut persistant d'exécution des créances publiques peut en soi constituer une aide d'État. Les renseignements communiqués par les autorités polonaises<sup>(30)</sup> montrent clairement que le chantier naval de Gdansk a cumulé des arriérés importants au titre de ses obligations à l'égard d'organismes publics depuis 2004. Ces dettes figurent dans le tableau 4 en tant que mesures 18 et 19. Selon les explications fournies par les autorités polonaises<sup>(31)</sup>, après le 1<sup>er</sup> mai 2004, compte tenu de ses difficultés financières, le chantier naval n'a plus été en mesure de s'acquitter dans les délais de ses obligations à l'égard d'organismes publics et les dettes ainsi nées ont constamment été reportées, sans aucune décision formelle des créanciers publics concernés.
- (200) Le plan de restructuration de 2009 suppose que les dettes accumulées à l'égard d'organismes publics seront réglées en septembre 2009, lorsque le chantier naval recevra une nouvelle aide de l'État. Il en découle donc que, dans la pratique, les dettes à l'égard d'organismes publics accumulées depuis 2004 étaient reportées pendant une période illimitée ou non spécifiée, n'étaient remboursées qu'occasionnellement, en fonction des flux de trésorerie du chantier naval, et que leur règlement intégral n'est aujourd'hui possible que grâce à l'octroi par l'État d'une aide supplémentaire. La Commission est d'avis qu'aucun créancier agissant dans le respect des principes d'une économie de marché n'accepterait un report illimité de ses créances. En outre, malgré la privatisation du chantier naval et l'injection par ISD Polska de 305 millions de PLN, les autorités polonaises n'ont pris aucune mesure pour exiger l'exécution des créances. Dans les renseignements qu'elles ont communiqués, il n'est fait mention d'aucune mesure prise par les créanciers publics pour faire exécuter les créances du chantier naval de Gdansk à leur égard, ni par voie de récupération, ni sur la base des dispositions en matière de faillite. La Commission en a donc conclu que le défaut constant d'exécution des créances par les organismes publics concernés représente un avantage que le bénéficiaire n'aurait pas obtenu d'un créancier agissant dans le respect des principes d'une économie de marché et constitue par conséquent une aide d'État assimilable à un prêt (sans intérêt).

<sup>(29)</sup> Conclusions de l'avocat général Jacobs dans l'affaire C-256/97, *DM Transport*, Recueil 1999, p. I-3915, et arrêt du 12 octobre 2000 dans l'affaire C-480/98, *Espagne/Commission* («Magesfa»), Recueil 2000, p. I-8717.

<sup>(30)</sup> En particulier, l'annexe 3 à la lettre du 9 janvier 2008.

<sup>(31)</sup> Lettre du 9 janvier 2009.

- (201) Le plan de restructuration de 2009 fait état de créances à l'égard d'organismes publics non exécutées d'un montant total de 63 013 631 PLN. Toutefois, selon les renseignements communiqués par les autorités polonaises dans leur lettre du 9 janvier 2008, les dettes à l'égard d'organismes publics cumulées du chantier naval de Gdansk s'élevaient à cette date à 90 245 096,76 PLN (intérêts compris). En outre, pour déterminer le montant des coûts de la restructuration, le plan de restructuration de 2009 indique que le chantier naval devra rembourser un montant cumulé de dettes à l'égard d'organismes publics de 95 354 830,90 PLN. Sur cette base, la Commission estime que la valeur totale des créances à l'égard d'organismes publics non exécutées, majorées des intérêts, s'élève à 95 354 830,90 PLN, montant qui figure dans le tableau 4 ci-dessus.
- b) Prêts accordés par KPS
- (202) La Commission ne saurait partager les arguments de la Pologne, qui affirme que l'aide sous forme de prêts accordée par KPS pour financer les fonds de roulement ne constituait pas une aide d'État. La Commission fait observer que le taux d'intérêt perçu par KPS était supérieur au taux de référence d'environ 400 points de base. Elle attire également l'attention sur le fait que le chantier naval de Gdansk se trouve dans une situation financière très précaire depuis plusieurs années, qui se traduit par des pertes considérables et l'accroissement de son endettement. Il n'a pas non plus réussi à obtenir le financement de sa production d'une autre source externe. Ses fonds de roulement étaient financés par des acomptes entièrement couverts par les garanties du KUKKE, par des prêts entièrement garantis par le Trésor public et par des prêts accordés par KPS. Pour cette raison, le taux d'intérêt perçu par KPS ne semble pas refléter correctement le risque encouru. Bien que KPS ait exigé la constitution d'une sûreté, la valeur de celle-ci paraît douteuse. Il semble probable que KPS ne soit pas parvenue à obtenir une sûreté de premier rang sur les actifs du chantier naval. En tout état de cause, la Pologne n'a pas transmis à la Commission des renseignements précis permettant à cette dernière d'évaluer la valeur réelle de la sûreté exigée.
- (203) En outre, la Commission fait observer que KPS a été créée en tant que fonds gouvernemental ayant pour mission de réaliser des objectifs d'intérêt général: son financement était entièrement assuré et garanti par l'État, par l'intermédiaire de l'ARP. Conformément au document «Stratégie pour le secteur de la construction navale (chantiers maritimes) en Pologne en 2006-2010», KPS a été «créée pour organiser le financement de la production dans les chantiers navals jusqu'au moment de leur reprise par des investisseurs privés». Cette stratégie destinée à atteindre des objectifs non seulement économiques mais aussi sociaux et macroéconomiques<sup>(32)</sup>, dote KPS d'une série de pouvoirs, tout comme l'ARP, le Trésor public et d'autres institutions publiques compétentes. Les liens financiers entre KPS et l'ARP et le Trésor public sont évidents, KPS fonctionnant comme un outil permettant le transfert des ressources du budget de l'État destinées aux chantiers naval en Pologne, parmi lesquels le chantier naval de Gdansk.
- (204) La Commission attire également l'attention sur le fait que, dans la lettre notifiant le plan de restructuration de 2009, les autorités polonaises considéraient les prêts accordés par KPS comme des aides d'État.
- (205) En conséquence, la Commission conclut que KPS, en accordant des prêts au chantier naval de Gdansk pour financer ses besoins en fonds de roulement, n'a pas agi comme un investisseur privé l'aurait fait. Ces prêts, mentionnés dans le tableau 4, constituent donc une aide d'État.
- c) Garanties accordées par l'organisme public de crédit à l'exportation (KUKKE)
- (206) À titre liminaire, la Commission attire l'attention sur le fait que les garanties sur la production accordées par l'organisme public de crédit à l'exportation (KUKKE) étaient formellement destinées au groupe Chantiers navals de Gdynia. Une partie de ces garanties ont cependant été utilisées exclusivement pour financer la construction de navires par le chantier naval de Gdansk, qui était à l'époque une filiale du groupe Chantiers navals de Gdynia. Grâce ces garanties, le chantier naval a pu conclure de nouveaux contrats et poursuivre son activité de construction navale.
- (207) Dans les observations transmises après l'adoption de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, la Pologne a affirmé que les garanties accordées par le KUKKE au groupe Chantiers navals de Gdynia ne constituaient pas une aide de l'État. La Commission ne partage pas cette affirmation.
- (208) Premièrement, la Commission entend souligner que les garanties sur les acomptes accordées par KUKKE sont couvertes par le Trésor public et que les opérations qui y sont liées sont inscrites sur un compte bancaire distinct, dénommé «Interes Narodowy». Si ce compte n'est pas suffisamment provisionné, le KUKKE peut obtenir du Trésor public, soit un prêt, soit des garanties d'emprunt. Un opérateur en économie de marché ne peut bénéficier d'une telle sécurité.
- (209) Deuxièmement, la Commission renvoie à sa décision du 18 juillet 2007 concernant l'affaire N 105/07<sup>(33)</sup>, dans laquelle elle approuvait le régime en vertu duquel le KUKKE met en œuvre son programme d'assurance à l'exportation garanti par le Trésor public et jugeait qu'il ne contenait pas d'élément d'aide d'État. Ce régime couvre aussi, entre autres, les garanties sur la production dont le chantier de naval de Gdansk a bénéficié ces dernières années. La Commission attire l'attention sur le fait que ce régime exclut explicitement<sup>(34)</sup> 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<sup>(35)</sup>. Ce

<sup>(32)</sup> Stratégie pour le secteur de la construction navale (chantiers maritimes) en Pologne en 2006-2010, adoptée en août 2006, p. 7.

<sup>(33)</sup> Décision de la Commission du 18 juillet 2007 concernant l'affaire N 105/07.

<sup>(34)</sup> Article 3, paragraphe 1, point 1, de la décision n° 111/2006 du Comité de la politique des garanties à l'exportation du 20 décembre 2006.

<sup>(35)</sup> JO C 244 du 1.10.2004, p. 2.

régime se caractérise principalement par le fait que les primes des garanties sont calculées sur la base d'une analyse de risque. Par exemple, la prime de garantie appliquée à une entreprise relevant de la catégorie de risque la plus élevée correspond à [...] % pour des garanties d'une durée inférieure à 2 ans et à [...] % par an pour des garanties de plus de 2 ans. La prime de base s'élève à 2,8 % par an. À titre de comparaison, les garanties accordées par le KUKÉ au chantier naval de Gdansk étaient assorties d'une prime de 2 % par an si la garantie ne dépassait pas 35 000 000 PLN et d'une prime de 1 % par an si la garantie dépassait ce montant.

(210) Il est donc évident que le chantier naval de Gdansk, entreprise en difficulté, n'est pas admissible au bénéfice d'une garantie au titre du régime décrit ci-dessus, que la Commission a approuvé et considéré comme exempt d'élément d'aide. En conséquence, on ne peut considérer que les garanties accordées au chantier naval de Gdansk sont exemptes d'élément d'aide.

(211) Par ailleurs, il est manifeste que la prime demandée au chantier naval au titre des garanties est très inférieure à la prime de base appliquée dans le cas de garanties accordées à des entreprises prospères et même plusieurs fois inférieure à la prime demandée aux entreprises présentant des risques accrus mais susceptibles de bénéficier du régime décrit ci-dessus. La Commission en conclut donc que la prime de garantie appliquée au chantier naval de Gdansk n'est pas conforme au niveau du marché et que, pour cette raison, les garanties en question constituent une aide d'État.

(212) Troisièmement, conformément à la communication de la Commission sur l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'État sous forme de garanties<sup>(36)</sup>, pour qu'une garantie individuelle accordée par l'État ne constitue pas une aide d'État, l'emprunteur ne doit pas être en difficulté financière. Il est évident que cette condition n'a pas été respectée en l'espèce. Conformément à la communication susmentionnée, si l'emprunteur est en difficulté financière, l'élément d'aide de la garantie peut aller jusqu'au montant couvert par cette garantie.

(213) La Commission attire aussi l'attention sur le fait que le chantier naval de Gdansk comptait exclusivement sur les garanties du KUKÉ et du Trésor public et n'est pas parvenu à obtenir d'autres garanties sur le marché.

(214) En conséquence, la Commission conclut que le KUKÉ, en accordant des garanties au chantier naval de Gdansk, n'a pas agi comme un investisseur privé l'aurait fait.

(215) La Commission observe que ces garanties sur la production sont caractéristiques et typiques de l'industrie de la construction navale. Pour accorder ses garanties, le KUKÉ exige, à titre de sûreté, le transfert de la propriété du navire fini, du navire en construction et des matériaux de construction.

(216) La Commission estime l'élément d'aide contenu dans ces garanties sur la production accordées au chantier naval de Gdansk après le 1<sup>er</sup> mai 2004 à 18,9 millions de PLN. Ce montant a été calculé en comparant les primes payées par le chantier naval et celles qui auraient normalement été exigées sur le marché. Il est considéré que le régime de garantie du KUKÉ exempt d'aide d'État peut servir de référence en ce qui concerne les primes demandées sur le marché. Ce niveau de référence a été relevé de 400 points de base afin de refléter le risque supplémentaire lié à l'octroi d'un soutien à une entreprise en difficulté, ce qui était le cas du chantier naval de Gdansk.

(217) La Commission attire l'attention sur le fait que, conformément au plan de restructuration de 2009, le chantier naval de Gdansk entend continuer à bénéficier de garanties sur la production accordées par le KUKÉ. Il obtiendra ces garanties à des conditions équivalentes à celles appliquées aux entreprises présentant le profil de risque le plus élevé dans le cadre du régime de garanties exempt d'aide d'État approuvé par la Commission<sup>(37)</sup>. Celui-ci implique, entre autres, une prime correspondant à [...] % par an pour une garantie inférieure à 2 ans et à [...] % par an pour une garantie de plus de 2 ans. La Commission attire l'attention sur le fait qu'une entreprise en difficulté, ce qui est le cas du chantier naval de Gdansk, n'est pas admissible au bénéfice d'une aide dans le cadre de ce régime. Il en résulte que, pendant la restructuration du chantier naval de Gdansk, les garanties du KUKÉ continueront de constituer des aides d'État.

(218) La Commission considère que l'élément d'aide des garanties sur la production que le KUKÉ prévoit d'accorder est équivalent à la différence entre les primes qui seraient pratiquées sur le marché, majorées de 400 points de base (afin de refléter le risque supplémentaire lié à l'octroi d'une garantie à une entreprise en difficulté) et les primes que le chantier naval devra effectivement payer. Sur la base de cette méthode, l'élément d'aide est estimé à 28,8 millions de PLN.

<sup>(36)</sup> JO C 71 du 11.3.2001, p. 14.

<sup>(37)</sup> Décision de la Commission du 18 juillet 2007 concernant l'affaire N 105/07.

## Conclusion

(219) En conclusion, la Commission est d'avis que toutes les mesures mentionnées dans le tableau 4 accordées au chantier naval de Gdansk, les mesures prévues mentionnées au considérant 168 et les garanties sur la production accordées par le KUKÉ (déjà octroyées ou à octroyer pendant la restructuration) constituent une aide 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

(220) Par sa décision du 1<sup>er</sup> juin 2005, la Commission a ouvert une procédure formelle d'examen portant sur une série de mesures comprenant, entre autres, la restructuration des dettes (abandon, report, rééchelonnement) fondée sur plusieurs bases juridiques et concernant divers créanciers publics, l'injection de capital et l'octroi de garanties par le Trésor public.

(221) La Commission a clairement indiqué qu'elle ne pouvait accepter les arguments de la Pologne, qui estime que les acomptes versés par les armateurs doivent être considérés comme la contribution propre. En conséquence, la Commission a contesté l'affirmation selon laquelle les garanties accordées par le KUKÉ sur les acomptes versés par les armateurs ne constitueraient pas une aide d'État et elle a annoncé qu'elle examinerait la nature de ces acomptes.

(222) La Pologne et la société mère du chantier naval de Gdansk ont présenté des observations sur ce point; bien que contestant la compétence de la Commission à apprécier la compatibilité avec le marché commun de certaines des mesures analysées, elles n'ont émis aucune réserve sur la conclusion à laquelle la Commission est parvenue, à savoir que, ces mesures ayant été accordées après l'adhésion de la Pologne à l'Union européenne, elles constituent une nouvelle aide au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE. Seule exception: la nature des garanties accordées par le KUKÉ, au sujet desquelles il a été affirmé qu'elles ne contenaient pas d'élément d'aide d'État. Plus tard, la Pologne a aussi soutenu que les prêts accordés par KPS ne constituent pas une aide d'État. De son côté, la Commission a constaté l'existence d'une aide supplémentaire, non notifiée, prenant la forme d'un défaut constant d'exécution des créances publiques. Dans le cas des trois mesures susmentionnées, la Commission a évoqué l'existence d'une aide d'État.

(223) Au cours de la procédure formelle d'examen, la stratégie élaborée par le gouvernement polonais pour le chantier naval de Gdansk a connu plusieurs modifications importantes. La stratégie de consolidation du secteur de la construction navale a été remplacée par une stratégie de séparation du chantier naval de Gdynia de celui de Gdansk et la décision a été prise de privatiser ce dernier.

(224) Ainsi qu'il a été précédemment indiqué, la Commission est restée en contact permanent avec les autorités polonaises, en tant que propriétaires du chantier naval de Gdansk, avec le chantier naval lui-même ainsi qu'avec son nouveau propriétaire, l'entreprise ISD Polska. La Commission a systématiquement informé les parties intéressées que toutes les mesures prises en faveur du chantier naval faisant appel à des ressources d'État constituaient probablement une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, eu égard à la situation financière difficile du chantier naval et à l'absence de tout financement externe exempt d'élément d'aide. La Commission a également averti que l'aide d'État en question avait été accordée en violation de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE et qu'elle était incompatible avec le marché commun. La Commission a souligné à plusieurs reprises que les garanties accordées au groupe Chantiers navals de Gdynia par le KUKÉ et utilisées pour construire des navires au chantier naval de Gdansk constituaient une aide d'État.

(225) Au cours de son enquête, la Commission a par ailleurs réuni des renseignements détaillés concernant les activités de KPS et la nature des prêts qu'elle a octroyés pour financer les fonds de roulement du chantier naval. Elle a signalé à la Pologne que, selon toute probabilité, ces prêts constituaient une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

(226) Lors de la procédure d'examen, la Commission a également remarqué que le chantier naval de Gdansk continuait de contracter des dettes à l'égard d'organismes publics. Elle a recueilli des renseignements à ce sujet et a informé la Pologne (en sa qualité à la fois de créancier et de propriétaire) que la non-exécution de créances publiques ou leur restructuration pouvait constituer une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

### 3. Compatibilité de l'aide avec le marché unique — dérogation en vertu de l'article 87, paragraphe 3, du traité CE

(227) Les mesures considérées ont pour principal objectif de permettre le maintien à flot de l'entreprise en difficulté. Dans de tels cas, une dérogation est possible au titre de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE, qui prévoit que les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités économiques peuvent être autorisées quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges commerciaux dans une mesure contraire à l'intérêt public, si les conditions requises sont remplies. Les aides au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté sont actuellement régies par les lignes directrices communautaires concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté<sup>(38)</sup> (ci-après «les lignes directrices»), qui ont remplacé un texte précédent adopté en 1999<sup>(39)</sup> (ci-après «les lignes directrices de 1999»).

<sup>(38)</sup> JO C 244 du 1.10.2004, p. 2.

<sup>(39)</sup> JO C 288 du 9.10.1999, p. 2.

- (228) Les dispositions transitoires contenues dans les lignes directrices prévoient 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, la Commission a été informée de certaines mesures le 8 octobre 2004, alors que les lignes directrices de 1999 s'appliquaient encore. Comme elles l'indiquent, celles-ci s'appliquent à l'appréciation de toute aide au sauvetage ou à la restructuration octroyée sans l'autorisation de la Commission (aide illégale), si l'aide, ou une partie de celle-ci, a été octroyée après le 1<sup>er</sup> octobre 2004 (point 104, premier alinéa). Étant donné que la quasi-totalité des mesures décrites aux considérants 105 à 170 ont été octroyées illégalement après cette date, la Commission conclut que ce sont les lignes directrices de 2004 qui s'appliquent en l'espèce.
- (229) Les lignes directrices sont applicables aux entreprises de tous les secteurs, à l'exception de ceux qu'elles mentionnent en leur point 18. L'encadrement des aides d'État à la construction navale<sup>(40)</sup>, qui forme la base juridique permettant l'appréciation des aides d'État en faveur de ce secteur, indique que le point 12 des lignes directrices constitue la base juridique appropriée pour l'appréciation des aides au sauvetage et à la restructuration.
- (230) Conformément à la définition figurant au point 17 des lignes directrices, une aide à la restructuration exige l'élaboration d'un plan réaliste, cohérent et de grande envergure, visant à rétablir la viabilité à long terme de l'entreprise dans un délai raisonnable. Elle comporte habituellement les éléments suivants: la restructuration de tous les secteurs d'activité de l'entreprise, la réorganisation et la rationalisation de son activité de base, notamment par son désengagement de ses activités déficitaires, et la restructuration financière. Les opérations de restructuration appuyées par une aide d'État ne peuvent toutefois se limiter à une aide financière uniquement destinée à combler les pertes antérieures, sans intervention sur les causes de ces pertes, c'est-à-dire sans une restructuration effective. La restructuration devrait également être financée, en partie au moins, par les ressources propres de l'entreprise ou par des sources extérieures exemptes d'élément d'aide d'État, et l'aide d'État elle-même devrait être limitée au minimum nécessaire pour rétablir la viabilité de l'entreprise. Qui plus est, des mesures compensatoires doivent être adoptées afin d'atténuer les effets de distorsion de l'aide.
- (231) Compte tenu de l'effet grave de distorsion de la concurrence qui découle d'une aide à la restructuration, la Commission considère que les aides accordées aux entreprises en difficulté ne peuvent contribuer au développement de l'activité économique sans altérer les conditions des échanges commerciaux dans une mesure contraire à l'intérêt communautaire que si toutes les conditions fixées dans les lignes directrices sont remplies.
- a) Admissibilité des entreprises
- (232) Pour être admissible au bénéfice d'une aide à la restructuration, une entreprise doit remplir les conditions d'une entreprise en difficulté au sens des lignes directrices. Ainsi qu'il ressort du tableau 1 ci-dessus, la situation financière du chantier naval de Gdansk se caractérisait, au moins depuis 2002, par un manque de liquidités persistant et un niveau croissant de pertes. Le chantier naval de Gdansk est donc une entreprise en difficulté au sens du point 11 des lignes directrices.
- (233) Conformément au point 73 des lignes directrices, si l'entreprise concernée a déjà bénéficié d'une aide au sauvetage ou à la restructuration dans le passé, y compris toute aide non notifiée, et si moins de 10 ans se sont écoulés depuis l'octroi de l'aide au sauvetage, depuis que la période de restructuration a pris fin ou depuis que la mise en œuvre du plan de restructuration a cessé (selon l'événement survenu en dernier), la Commission n'autorisera pas de nouvelle aide au sauvetage ou à la restructuration (principe de non-récurrence).
- (234) Dans sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, la Commission indiquait qu'en 1998, le chantier naval de Gdansk avait fait l'objet d'une restructuration, exempte d'élément d'aide d'État selon les autorités polonaises. La Commission partage la position des autorités polonaises à cet égard. La procédure d'examen n'a pas montré qu'une aide d'État avait été accordée dans le cadre de cette restructuration.
- (235) En outre, l'aide d'État accordée au chantier naval de Gdansk depuis 2002 a servi à soutenir un seul processus de restructuration.
- (236) En conséquence, la Commission estime que le principe de non-récurrence a été respecté.
- b) Retour à la viabilité à long terme
- (237) Aux termes du 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 que la rentabilité de ses capitaux propres soit suffisante pour lui permettre d'affronter la concurrence en ne comptant plus que sur ses seules forces. La restructuration doit être aussi rapide que possible.

<sup>(40)</sup> JO C 317 du 30.12.2003, p. 11.

- (238) La Commission fait remarquer qu'au cours de son examen, elle a analysé deux plans de restructuration (ceux de mars 2004 et de 2006), élaborés par la direction du chantier naval et approuvés par son actionnaire majoritaire, l'État. Elle est parvenue à la conclusion que ses doutes sérieux quant à la capacité des deux plans à rétablir la viabilité du chantier naval n'avaient pas été levés. Ensuite, la Commission a apprécié le plan de restructuration commun élaboré par ISD Polska en 2008 pour les chantiers navals de Gdansk et de Gdynia réunis. Dans sa décision du 6 novembre 2008 relative à la procédure d'examen concernant l'aide d'État en faveur du chantier naval de Gdynia <sup>(41)</sup>, la Commission a conclu qu'il n'était pas démontré que le plan de restructuration commun garantirait le retour de la viabilité à long terme des deux chantiers navals.
- (239) Enfin, les autorités polonaises ont présenté, en 2009, un plan de restructuration élaboré par le nouveau propriétaire du chantier naval de Gdansk, ISD Polska, qui remplace tous les autres plans de restructuration précédemment présentés à la Commission. Pour cette raison, la Commission n'examinera ci-après que le plan de restructuration de 2009.
- (240) Les difficultés du chantier naval sont allées croissant pendant des années en raison d'investissements négligés, d'une mauvaise gestion et de l'absence de stratégies adéquates pour limiter le risque. Ces faiblesses internes, combinées à l'évolution du cycle conjoncturel qui caractérise le marché de la construction navale, à la hausse des prix de l'acier et à l'appréciation du zloty, ont entraîné des pertes considérables pour le chantier naval, l'accumulation de dettes, une insuffisance en fonds de roulement et d'autres inefficacités et retards dans le processus de restructuration.
- (241) La Commission estime qu'il a été démontré que les mesures de restructuration proposées résoudre de manière appropriée les problèmes du chantier naval et sont suffisamment ambitieuses, que la stratégie retenue pour la diversification des activités de l'entreprise est crédible et que les prévisions financières sont fondées sur des hypothèses réalistes. De ce fait, il a été montré que le plan de restructuration de 2009 conduira au rétablissement de la viabilité à long terme du chantier naval.
- (242) La Commission note que le plan de restructuration de 2009 a été élaboré par le nouveau propriétaire du chantier naval, qui a déjà investi des ressources considérables en liaison avec l'acquisition de cette entreprise (injection de 305 millions de PLN et [...] millions de PLN destinés au rachat d'actions aux actionnaires de l'époque) et qui s'engage à la mise en œuvre intégrale du plan, convaincu qu'il en retirera un bénéfice raisonnable. Le fait qu'une entreprise privée ait investi des ressources considérables dans le chantier naval et prévoit de financer le plan de restructuration de 2009 est, pour la Commission, le signe qu'un opérateur de marché croit en la possibilité de rétablir la viabilité du chantier naval de Gdansk. En outre, il a été prouvé qu'ISD Polska possédait une expérience précieuse dans la restructuration réussie d'entreprises en difficulté (Huta Częstochowa), ce qui constitue une assurance supplémentaire que le plan de restructuration est crédible.
- (243) En ce qui concerne la stratégie d'entreprise du chantier naval, la Commission estime que la diversification des activités prévue permettra à l'entreprise non seulement d'être moins tributaire des variations de la conjoncture que connaît le marché de la construction navale, mais aussi d'exploiter de manière beaucoup plus efficace les capacités de production du chantier naval dans le domaine de la transformation de l'acier et de profiter de nouveaux débouchés dans le secteur de la production de mâts d'éolienne. En outre, la diversification des activités permettra de ventiler les coûts fixes de l'entreprise entre les différents types d'activité, ce qui la rendra plus solide face aux variations des conditions du marché.
- (244) La Commission estime que les mesures de restructuration prévues remédieront de manière appropriée aux faiblesses du chantier naval. Le plan expose dans le détail la stratégie de mise à exécution de l'ensemble des mesures de restructuration, en particulier en ce qui concerne l'organisation, la planification, le cycle de production, l'approvisionnement, la logistique et l'emploi.
- (245) La Commission constate que le plan prévoit une restructuration de l'emploi ambitieuse, fondée sur une réduction considérable des effectifs et l'augmentation simultanée des salaires. Le plan de restructuration considère que les principaux problèmes du chantier naval sont, entre autres, des taux élevés d'absentéisme et de rotation des effectifs ainsi que la faible efficacité des structures de l'emploi et des salaires. La Commission estime que les mesures prévues, telles que la hausse des salaires et la mise en œuvre de parcours de carrière définis et de systèmes de fidélisation, permettront de résoudre les problèmes identifiés. La Commission note que les effectifs ont déjà été réduits de [plus de 20 %] depuis 2006. En 2008, le salaire mensuel moyen dans les activités directement liées à la production était supérieur de [plus de 20 %] à celui de 2005. Le plan prévoit de

<sup>(41)</sup> Décision C(2008) 6771 de la Commission du 6 novembre 2008 concernant l'affaire C-17/05, Aide à la restructuration en faveur du chantier naval de Gdynia, non encore publiée.

nouvelles hausses de salaires de + [...] % en 2009, + [...] % en 2010, + [...] % en 2011 et + [...] % en 2012, tout en reconnaissant qu'en raison du recul de la conjoncture et de la fermeture des chantiers navals de Gdynia et de Szczecin, les attentes salariales des travailleurs sont moindres.

- (246) Le plan de restructuration de 2009 explique que l'accroissement de l'efficacité de la production et un recours plus fréquent aux sous-traitants réduisent les besoins en main d'œuvre du chantier naval. Le plan expose également les effets financiers de la réduction des effectifs. Compte tenu des arguments qui précèdent, la Commission estime que la restructuration de l'emploi proposée sera suffisamment ambitieuse pour résoudre les problèmes du chantier naval dans le domaine de l'emploi.
- (247) En ce qui concerne l'activité de construction navale, la Commission estime que la stratégie prévue, qui consiste à réduire considérablement l'activité de construction navale et à se concentrer sur la production de navires spécialisés partiellement équipés est raisonnable. En outre, l'investisseur a montré que la stratégie retenue était réaliste, car dès 2008, le chantier naval a livré 5 coques de navires de type off-shore sur un total de 6 navires livrés.
- (248) En ce qui concerne l'activité de construction navale, le plan prévoit différentes mesures pour remédier aux principales causes internes des difficultés actuelles du chantier naval. Le plan inclut l'introduction d'une clause d'indexation dans les contrats de construction de navires afin de faire porter aux armateurs au moins une partie du risque lié aux coûts des matières premières et des salaires. En outre, le plan de restructuration de 2009 envisage de mettre en œuvre une stratégie particulière de couverture visant à atténuer le risque de change. La Commission estime que les mesures proposées sont adéquates. L'analyse de sensibilité présentée montre que les mesures prévues rendront l'entreprise relativement résistante aux changements des conditions du marché, notamment aux fluctuations du taux de change.
- (249) En ce qui concerne la production de constructions métalliques, le plan de restructuration contient un programme d'activité distinct, fondé sur une analyse du marché réalisée par un consultant externe d'ISD Polska. Ce programme souligne les bonnes perspectives de croissance de ce segment du marché en Pologne et les avantages découlant d'une implantation à proximité de la mer Baltique. En outre, l'expérience d'ISD Polska dans la production et la vente de constructions métalliques devrait constituer un atout supplémentaire pour l'entreprise. Le plan prévoit de parvenir au niveau de production visé ([plus de 50] mille tonnes) à compter de 2013, par une hausse progressive de la production au cours des années qui précèdent. Ce niveau de production devrait assurer au chantier naval de Gdansk une part de marché de [...] % en Pologne.
- (250) Il a été démontré que les projets de hausse de la production de constructions métalliques sont réalistes, car en 2008 déjà, première année d'activité du chantier naval après sa reprise par ISD Polska, l'entreprise était parvenue à produire et à vendre plus de 10 000 tonnes de constructions métalliques, niveau dépassant nettement les attentes initiales de l'investisseur. Par ailleurs, à Huta Częstochowa, ISD Polska est parvenue à augmenter ses ventes et à les faire passer de [plus de 30] mille tonnes en 2004 à [plus de 50] mille tonnes en 2006, puis à [plus de 90] mille tonnes en 2008.
- (251) La production de constructions métalliques en Pologne a régulièrement progressé depuis les années 1990. La valeur de la production polonaise s'établissait à 6 millions de PLN en 2003, à 9,4 millions de PLN en 2006 et à 12,5 millions de PLN en 2007, ce qui montre que le marché tend à se développer. Il est prévu que la demande en constructions métalliques augmente en Pologne au cours des prochaines années. Le programme d'activité reconnaît que le recul actuel de la conjoncture provoque une baisse de la demande, mais il est attendu que les investissements en Pologne cofinancés par les Fonds structurels de l'Union européenne et les grands projets d'infrastructure inversent cette tendance.
- (252) L'investisseur a transmis une copie des contrats conclus pour la livraison de constructions métalliques, tels qu'une commande passée par [...] Sp. z o.o. auprès de l'entreprise ISD Trade, filiale du groupe ISD chargée de la vente des constructions métalliques, pour la fourniture, en 2008, de constructions métalliques d'un volume total de 25-30 mille tonnes. Même si l'on ne sait pas quelle part sera exécutée au chantier naval de Gdansk et quelle part le sera à Huta Częstochowa, cette commande montre qu'il existe une demande sur le marché et qu'ISD Polska est en mesure d'attirer des clients et de trouver des acquéreurs pour ses produits. En conséquence, la Commission reconnaît que la vente de constructions métalliques prévue dans le plan de restructuration de 2009 est réaliste.
- (253) Il a été démontré que les marges bénéficiaires envisagées sont réalistes. Le niveau de bénéfice prévu est inférieur à celui actuellement réalisé par ISD Polska (les marges bénéficiaires se sont élevées à [plus de 10] % en 2006, à [entre 10 et 20] % en 2007 et à [plus de 10] % en 2008), tandis que les futures marges bénéficiaires envisagées pour le chantier naval de Gdansk en se fondant sur le résultat avant impôts, intérêts, amortissements et provisions, s'élèvent à [pas plus de 10] %. La Commission estime donc que les hypothèses concernant le volume des ventes et les résultats financiers de l'activité de production de constructions métalliques peuvent être considérées comme prudentes et crédibles.
- (254) La Commission note que la production de constructions métalliques au chantier naval de Gdansk s'appuiera sur les capacités de transformation de l'acier existantes, actuellement utilisées pour l'activité de construction navale. Ainsi, l'importante hausse de la production envisagée sera obtenue à l'issue d'investissements relativement faibles, ce qui explique le niveau relativement élevé du taux de rentabilité interne dans ce secteur.

- (255) Sur la base des renseignements qui lui ont été communiqués, la Commission conclut que les activités dans le domaine des constructions métalliques, qui font partie intégrante et représentent une bonne partie de l'activité du nouveau chantier naval, reposent sur une analyse crédible de la position du nouveau chantier sur le marché. L'analyse du marché montre que les niveaux de vente et les résultats financiers envisagés sont réalistes. Il est démontré que le plan est fondé sur des hypothèses réalistes.
- (256) En ce qui concerne la production de mâts d'éolienne, le plan de restructuration de 2009 contient un programme distinct pour cette activité au sein du chantier naval de Gdansk. Ce programme repose sur une analyse du marché, qui montre de bonnes perspectives pour une entreprise qui se lance dans ce secteur. L'entreprise bénéficiera d'approvisionnements réguliers de Huta Częstochowa, elle sera bien située, ce qui permettra une distribution des produits par voie maritime et elle s'appuiera sur l'expérience d'ISD Polska dans la production d'éléments pour mâts d'éolienne. En outre, le programme montre que, eu égard aux incitations légales (destinées à promouvoir les sources d'énergie renouvelables) et à des facteurs économiques (les fluctuations de prix des matières premières, par exemple), la demande en mâts d'éolienne augmentera. Des analyses indépendantes montrent qu'au niveau mondial, les éoliennes permettront de produire 172 millions de MW en 2010, et 378 millions de MW en 2015 <sup>(42)</sup>.
- (257) L'entreprise a présenté des éléments montrant qu'en février et avril 2009, elle a mené des discussions avec des entreprises de construction potentiellement intéressées par la construction d'une centrale éolienne <sup>(43)</sup>. Ces discussions ont confirmé les hypothèses de l'investisseur concernant les coûts et le délai d'élaboration du projet.
- (258) Le plan présente en détail les hypothèses concernant les prévisions financières, par exemple les revenus sur la base des renseignements fournis par des acquéreurs potentiels, les coûts sur la base des prévisions concernant les prix de l'énergie et de l'acier, l'emploi d'environ [...] travailleurs, etc. La Commission estime qu'il est démontré que ces hypothèses sont crédibles, et donc que les résultats financiers envisagés sont réalistes.
- (259) En outre, le fait que deux banques se soient montrées intéressées par le financement d'investissements dans l'activité de production de mâts d'éolienne est le signe que ce projet est crédible et que le marché croit en sa viabilité à long terme.
- (260) En ce qui concerne les perspectives financières globales, en relation avec les trois types d'activité du chantier naval, la Commission est d'avis qu'il a été démontré qu'elles étaient crédibles et montraient que l'exécution du plan conduirait au retour de la viabilité à long terme du chantier naval.
- (261) La Commission estime que les hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions sont raisonnables. Il a été prouvé qu'elles étaient fondées sur des sources crédibles et qu'elles étaient réalistes. La hausse envisagée des prix à la consommation et des prix de l'énergie et les changements anticipés des taux d'intérêt pratiqués sur le marché interbancaire sont fondés sur des analyses indépendantes. Les prix de vente envisagés pour les navires sont basés sur les ventes déjà réalisées, les prix convenus dans les contrats, les lettres d'intention et les données de marché.
- (262) En ce qui concerne l'évolution des salaires, la Commission note que les salaires ont déjà considérablement progressé dans le chantier naval. Le modèle financier prévoit que le coût horaire moyen du travail augmentera sur la période 2009-2018 de [plus de 40] %. Le salaire moyen dans le chantier naval en 2009 sera supérieur d'[environ 15] % à son niveau de 2007 et malgré cela, le plan prévoit de continuer à augmenter les salaires. Sur la base des facteurs susmentionnés et compte tenu de la crise économique actuelle ainsi que de la situation tendue sur le marché du travail en Pologne, et notamment dans le secteur de la construction navale, la Commission estime que les hypothèses concernant l'évolution des salaires sont justifiées.
- (263) De plus, l'analyse de sensibilité indique que le plan élaboré garantit que le chantier naval de Gdansk est suffisamment solide pour résister aux principaux facteurs de risque liés à son activité. La Commission conclut qu'il ressort de l'analyse de sensibilité que les résultats financiers prévus sont relativement résistants aux changements des hypothèses sur lesquelles ils sont fondés.
- (264) Compte tenu de ce qui précède, la Commission conclut que le plan de restructuration de 2009 est suffisamment solide pour garantir le retour de la viabilité du chantier naval de Gdansk.

#### c) Aide réduite au minimum

- (265) Conformément au point 43 des lignes directrices, le montant de l'aide doit être limité au strict minimum des coûts de restructuration nécessaire pour permettre la réalisation de la restructuration. Le bénéficiaire de l'aide est censé contribuer de manière importante à la restructuration sur ses propres ressources ou par un financement extérieur obtenu aux conditions du marché. Cette contribution est un signe indiquant que le marché croit à la faisabilité du retour à la viabilité de l'entreprise et elle permet de faire en sorte que l'aide d'État soit limitée au minimum. Dans le cas de grandes entreprises, telles le chantier naval de Gdansk, cette contribution devrait s'élever à au moins 50 % des coûts de la restructuration. La contribution propre doit être réelle et effective, à l'exclusion des bénéfices potentiels et du cash flow (point 43 des lignes directrices).

<sup>(42)</sup> Prévisions de l'Association mondiale pour l'énergie éolienne, scénario de base, annexe 7 du plan de restructuration de 2009, p. 54.

<sup>(43)</sup> Annexe 18 du plan de restructuration de 2009.

- (266) Les coûts de la restructuration et les sources de financement sont décrits au considérant 134 ci-dessus. En outre, la Commission note que les coûts liés aux garanties sur la production prises en charge par l'État devraient également être comptabilisés dans les coûts de la restructuration. De fait, les coûts de la restructuration s'élèvent à [plus de 1 000] millions de PLN. Ce montant se compose des [plus de 1 000] millions de PLN représentant les coûts décrits au considérant 134 ci-dessus, de l'élément d'aide contenu dans les garanties sur la production, spécifiques mais habituelles dans le secteur de la construction navale, accordées au chantier naval par le passé (18,9 millions de PLN) et décrites au considérant 216 ci-dessus, ainsi que de l'élément d'aide contenu dans les garanties sur la production prévues (28,8 millions de PLN) et décrites au considérant 218 ci-dessus.
- (267) La Commission estime que les coûts de la restructuration sont limités au strict minimum nécessaire et dûment justifiés. Le plan de restructuration contient un plan d'investissement clair et détaillé. Les dettes contractées auprès de créanciers tant privés que publics et qui doivent être remboursées ont été correctement définies. Le plan présente clairement et explique l'ampleur des coûts de restructuration de l'emploi, ainsi que les besoins en capitaux nécessaires pour améliorer le bilan de l'entreprise. En ce qui concerne la période comprise entre le 1<sup>er</sup> mai 2004 et le début de la restructuration actuelle sur la base du plan de restructuration de 2009, la Commission note que l'aide d'État accordée au chantier naval a été utilisée pour couvrir les pertes et maintenir le chantier naval en activité et qu'elle a de ce fait couvert les besoins liés au maintien de l'entreprise à flot au cours de la période examinée.
- (268) Le plan de restructuration prévoit que la contribution propre qui permettra de couvrir les coûts de la restructuration du chantier naval de Gdansk proviendra des sources suivantes: injection de capital par ISD Polska (305 millions de PLN), vente et mise en location d'éléments d'actifs non utilisés ([...] millions de PLN) et obtention d'un financement externe aux conditions du marché (crédit bancaire) ([...] millions de PLN).
- (269) L'appréciation par la Commission des éléments proposés pour la contribution propre est présentée ci-dessous.
- (270) Premièrement, l'injection de 305 millions de PLN déjà réalisée par ISD Polska, qui est une entreprise privée, a déjà été comptabilisée et versée. De ce fait, la Commission conclut qu'il y a lieu de la considérer comme une contribution propre effective et réelle, ainsi que l'exigent les lignes directrices.
- (271) Deuxièmement, la Commission accepte, sur la base des informations dont elle dispose, que les recettes tirées de la vente ou de la mise en location de certains éléments d'actifs soient considérées comme une contribution propre effective et réelle, car un calcul de ces recettes a été effectué et justifié. Ces recettes tirées de la vente/location représentent un montant d'environ [...] millions de PLN.
- (272) En ce qui concerne le financement d'un montant de [...] millions de PLN que l'entreprise prévoit d'obtenir de sources externes aux conditions du marché, la Commission note que l'entreprise a présenté les engagements conditionnels de deux banques prêtes à financer la réalisation du projet de mâts d'éolienne pour un montant total de [...] millions de PLN. La Commission estime que les engagements de ces banques sont suffisants pour considérer que ce financement est exempt d'élément d'aide d'État et qu'il est réel et effectif au sens des lignes directrices. Premièrement, les banques fondent leurs déclarations sur leur appréciation du plan d'entreprise concernant la production de mâts d'éolienne et elles confirment la crédibilité du projet et des résultats financiers escomptés. Deuxièmement, le respect des conditions posées par les banques dépend dans une large mesure d'ISD Stocznia, et non de circonstances externes imprévisibles. Enfin, les banques ont confirmé que le financement serait accordé aux conditions du marché et sans la moindre garantie de l'État.
- (273) La Commission note qu'en ce qui concerne le permis d'exploitation et la sûreté exigée par les banques, ISD Stocznia a déjà pris les mesures adéquates pour satisfaire les exigences des banques. Premièrement, l'entreprise a demandé à l'autorité portuaire et au ministère du Trésor public l'autorisation de transférer des terrains appartenant au chantier naval de Gdansk à une entité juridique distincte, ISD Energia Sp. z o.o., dont l'activité consistera en la production de mâts d'éolienne. Cette autorisation est nécessaire pour des raisons juridiques, car les terrains sont situés sur le territoire du port; toutefois, rien ne laisse présager que cette autorisation pourrait être refusée. Deuxièmement, en ce qui concerne la sûreté exigée sous la forme d'une hypothèque sur le terrain concerné, ISD Polska a présenté les éclaircissements suivants. Le terrain est actuellement grevé d'une hypothèque constituant la sûreté de dettes contractées par le chantier naval auprès de créanciers publics. Après l'approbation du plan de restructuration du chantier naval et l'octroi de l'aide prévue, le chantier naval remboursera ces dettes (conformément au plan de restructuration) et cette hypothèque sera levée. La Commission estime donc que, selon toute probabilité, ISD Stocznia remplira ces deux exigences. Après l'adoption de la présente décision, la seule condition nécessaire sera une décision positive des organes décisionnels des banques. Sur la base de ce qui précède, la Commission conclut que le financement externe prévu, d'un montant de [...] millions de PLN, pour la réalisation du projet de construction de mâts d'éolienne peut être considéré comme une contribution propre à la couverture des coûts de restructuration, exempte d'élément d'aide d'État, réelle et effective.

- (274) Au total, la Commission estime que le financement d'un montant d'[environ 500] millions de PLN (305 millions + [...] millions + [...] millions) peut être considéré comme une contribution propre effective et réelle au financement des coûts de la restructuration. Les coûts de restructuration s'élevant au total à [plus de 1 000] millions de PLN, la contribution propre du montant susmentionné en représente 45 %.
- (275) Par ailleurs, la Commission note que le chantier naval a débuté sa restructuration dès 2002. Dans sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, la Commission indiquait qu'il y avait lieu de tenir compte de l'aide accordée au chantier naval avant l'adhésion pour déterminer si l'aide d'État accordée après l'adhésion à l'Union européenne était limitée au minimum nécessaire.
- (276) En 2002-2004, ainsi qu'il a été exposé dans la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, le chantier naval de Gdansk a reçu une aide d'État de 157 millions de PLN. La Commission estime que ce montant couvre les coûts nécessaires au maintien de l'entreprise à flot supportés à cette époque. En conséquence, depuis 2002, les coûts de restructuration s'élevaient au total à [...] millions de PLN. Pour cette raison également, la contribution propre d'un montant d'[environ 500] millions de PLN couvrirait 40 % de ces coûts.
- (277) La Commission constate que ce niveau de 40 %, bien qu'important, reste inférieur au seuil de 50 % généralement exigé par les lignes directrices. Toutefois, conformément au point 44 des lignes directrices, dans des circonstances exceptionnelles et dans des situations de difficulté particulière, la Commission peut accepter une contribution propre moins élevée. Premièrement, le niveau de 40 % est important. Deuxièmement, l'entreprise est implantée dans une région admissible au bénéfice des aides régionales conformément à l'article 87, paragraphe 3, point a), du traité CE, ce qui peut justifier, conformément au point 56 des lignes directrices, une contribution propre moins élevée<sup>(44)</sup>. Troisièmement, la Commission constate que le chantier naval de Gdansk est en difficulté depuis longtemps. Malgré sa faillite en 1996 et sa reprise par le chantier naval de Gdynia en 1998, il n'a pas (et sa société mère non plus) effectué les changements structurels adéquats pour s'adapter progressivement au développement de l'économie de marché et à la concurrence internationale. Pendant plus de trois ans après l'adhésion de la Pologne à l'Union européenne, le chantier naval est resté propriété de l'État et, durant cette période, toute aide de l'actionnaire a constitué une aide d'État. La privatisation n'étant intervenue qu'en 2007, il serait difficile pour le propriétaire actuel du chantier naval d'apporter une contribution propre équivalente aux montants d'aide considérables accordés au chantier naval jusqu'à cette date, sans compromettre le rendement raisonnable de son investissement et, ce faisant, le retour du chantier naval à la viabilité.
- (278) En outre, la Commission apprécie que les autorités polonaises soient parvenues à privatiser le chantier naval et, de ce fait, elle considère que la contribution propre est aussi élevée que possible dans les circonstances de l'espèce. Elle note que les exemples de tentatives manquées de privatisation et de restructuration de deux autres chantiers navals (ceux de Gdynia et de Szczecin) montrent qu'il est difficile concrètement d'attirer dans un secteur économique si mal en point des investisseurs privés prêts à participer activement au financement de la restructuration. De ce fait, l'engagement important d'ISD Polska dans le chantier naval de Gdansk peut être considéré comme le plus élevé possible.
- (279) Par ailleurs, la Commission fait observer que si l'on ne tient compte que des coûts de restructuration exposés depuis 2004 (y compris les besoins de liquidités financés par une aide d'État), la contribution propre atteint 45 %. L'aide d'État accordée au chantier naval en 2002-2004 ramène cette contribution à 40 %, niveau que la Commission considère acceptable pour les raisons précédemment exposées et pour les raisons suivantes. Durant la période antérieure à 2004, au cours de laquelle l'aide a été accordée, c'étaient les lignes directrices de 1999 qui s'appliquaient; or, celles-ci ne prévoient pas de seuil de 50 % pour la contribution propre. À la lumière de ces lignes directrices et de la pratique décisionnelle de la Commission à l'époque, une contribution propre de 40 % aurait selon toute probabilité été jugée suffisante.
- (280) Pour conclure, la Commission reconnaît qu'en l'espèce (après avoir examiné les nombreuses tentatives de maintien à flot de l'entreprise lorsqu'elle était propriété de l'État et compte tenu du fait que le chantier naval a finalement été privatisé), une contribution propre de 40 % est suffisante et garantit que l'aide est limitée au minimum nécessaire pour permettre la restructuration du chantier naval de Gdansk et son retour à la viabilité.
- (281) La Commission constate qu'en dehors d'une aide au financement des coûts de la restructuration, le chantier naval de Gdansk continuera de financer ses besoins en fonds de roulement par une aide d'État sous la forme de garanties sur la production accordées par l'organisme public de crédit à l'exportation (KUKKE). Il obtiendra ces garanties à des conditions équivalentes à celles appliquées aux entreprises présentant le profil de risque le plus élevé dans le cadre du régime de garanties exempt d'aide d'État approuvé par la Commission<sup>(45)</sup>. La Commission note

<sup>(44)</sup> Voir la décision de la Commission du 22 février 2006 concernant l'aide N 464/05, Aide à la restructuration en faveur de AB Kauno ketaus liejykla (JO C 270 du 7.11.2006).

<sup>(45)</sup> Décision de la Commission du 18 juillet 2007 concernant l'affaire N 105/07, Programme de garantie concernant les contrats d'exportation, résumé publié dans le JO C 214 du 13.9.2007.

que ces garanties constituent une aide d'État, ainsi qu'il est expliqué au considérant 214. Toutefois, elle considère que les conditions de ces garanties, et notamment les primes versées, sont conformes aux conditions du régime de garanties susmentionné, qui assure que l'aide est limitée au minimum nécessaire. La Commission reconnaît également la nécessité de ces garanties, qui sont habituelles dans le secteur concerné et ne sont pas uniquement destinées aux entreprises en difficulté.

d) Prévention des distorsions de concurrence indues

- (282) Conformément aux points 38 à 42 des lignes directrices, des mesures doivent être prises pour atténuer le plus possible les effets négatifs potentiels de l'aide sur la concurrence. L'aide ne doit pas entraîner de distorsion indue de la concurrence. Cela implique généralement une limitation de la présence de l'entreprise sur les marchés sur lesquels elle opère, à la fin de la période de restructuration. La limitation ou la réduction forcées de la présence de l'entreprise sur un marché donné constitue une mesure compensatoire dans l'intérêt de ses concurrents. Cette limitation devrait être proportionnelle à la distorsion que l'aide a provoquée sur le marché et au poids relatif de l'entreprise sur le ou les marchés en cause.
- (283) La Commission note que, depuis 2002, le chantier naval de Gdansk a bénéficié d'un montant d'aide considérable et que sa présence sur le marché a été rendue possible par le soutien permanent de l'État, sous différentes formes (non-exécution de créances d'organismes publics, prêts, injection de capital et garanties sur les acomptes accordées à des conditions préférentielles), sans lequel le chantier naval n'aurait pas été en mesure de conclure des marchés. En outre, la Commission note que le chantier naval compte parmi les trois plus grands chantiers navals de Pologne et est un des principaux producteurs en Europe, ce qui renforce la distorsion de concurrence provoquée par l'aide. De ce fait, conformément au point 40 des lignes directrices, les mesures prises doivent être suffisamment ambitieuses pour compenser les effets de distorsion causés par l'aide. La Commission considère que les mesures compensatoires proposées limitent de manière suffisante la distorsion de concurrence provoquée par l'aide accordée au chantier naval de Gdansk.
- (284) Premièrement, la Commission note que le chantier naval limite considérablement sa capacité de production dans le secteur de la construction navale, en fermant des actifs nécessaires pour construire des navires qui, jusqu'à présent, constituaient un goulet d'étranglement dans le processus de production, à savoir deux cales sur les trois qu'il utilisait.
- (285) La Commission estime que la fermeture de deux cales est suffisante pour les raisons suivantes. Pour déterminer l'ampleur de la réduction des capacités de production nécessaire, la Commission a évalué les capacités techniques actuelles du chantier naval et les a comparées à celles qu'il serait possible d'atteindre à l'issue du processus de restructuration et de l'amélioration de l'efficacité de la production. La fermeture de capacités de production devait aboutir à une diminution des capacités techniques du chantier naval après la restructuration par rapport à ses capacités avant la restructuration menée avec le soutien d'une aide d'État.
- (286) Selon le consultant du chantier naval de Gdansk, les capacités de production actuelles du chantier naval, avant la mise en œuvre de la moindre mesure de restructuration, s'élèvent à 165 000 TBC. Le plan de restructuration de 2009 aboutit à une réduction des capacités futures de la cale restante ou de tout autre site de mise à l'eau utilisé par le chantier naval, à environ 100 000 TBC. Il s'agit donc là d'une réduction importante des capacités du chantier naval (environ 39 %).
- (287) En outre, le chantier naval s'est engagé à utiliser, le moment venu, un seul site de mise à l'eau (soit la cale B1 existante, soit un autre site que le chantier naval acquerra ou aura à sa disposition). La Commission note que le chantier naval s'est engagé à dénoncer immédiatement le contrat de location de la cale B1 au cas où il commencerait à utiliser un nouveau site de mise à l'eau.
- (288) La fermeture de deux des trois cales et l'engagement souscrit à ne pas utiliser plus d'un site de mise à l'eau tout en maintenant les capacités techniques à un niveau inférieur ou égal à 100 000 TBC permettent de lever les doutes de la Commission sur ce point et de garantir que la réduction des capacités sera suffisante pour constituer une mesure compensatoire efficace pour les concurrents.
- (289) Par ailleurs, la Commission constate que le plan de restructuration de 2009 prévoit une réduction considérable des activités du chantier naval dans le secteur de la construction navale. L'entreprise cesse dans une large mesure de construire des navires complets. Ce faisant, la présence du chantier naval sur les marchés concernés par la distorsion de concurrence se trouve considérablement réduite.
- (290) La Commission note que des mesures compensatoires devraient être mises en œuvre dans les meilleurs délais après l'octroi de l'aide d'État. En l'espèce, l'entreprise a démontré que les deux cales seront fermées aussi rapidement que possible, en tenant compte de la nécessité de livrer les navires déjà commandés dans le cadre d'accords contraignants existants conclus avec des armateurs. Fermer ces cales plus tôt perturberait considérablement le cycle de production et ne permettrait pas la livraison des navires commandés. De ce fait, la Commission considère que le délai proposé pour fermer les cales concernées est justifié. Elle note que la fermeture des deux cales dans les délais prévus est déjà assurée, car en avril 2009, l'entreprise a signé un accord avec le propriétaire des cales conformément auquel le contrat de bail expirera le 1<sup>er</sup> juillet 2009 pour la cale B5 et le 1<sup>er</sup> janvier 2010 pour la cale B3.

- (291) Par ailleurs, la Commission estime que la distorsion de concurrence sera aussi limitée par le fait que le chantier naval s'engage à maintenir ses capacités de production annuelles aux alentours de 100 000 TBC pendant 10 ans à compter de la date d'adoption de la présente décision. Ainsi, il est veillé à ce que, pendant les 10 prochaines années, l'aide d'État en faveur de l'entreprise ne puisse pas servir à développer les activités de celle-ci dans le secteur de la construction navale.
- (292) Sur la base des considérations qui précèdent, la Commission conclut que les mesures compensatoires proposées sont importantes et suffisamment ambitieuses pour éviter les distorsions de concurrence indues causées par l'aide accordée.

#### IV. CONCLUSIONS

- (293) La Commission conclut que l'aide d'État en faveur du chantier naval de Gdansk décrite aux considérants 105 à 170 et dans le tableau 4 de la présente décision, qu'elle ait été accordée illégalement en violation de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE ou qu'elle ait été notifiée mais ne soit pas encore accordée, est compatible avec le marché commun à la lumière des lignes directrices communautaires concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté.
- (294) La Commission rappelle que le chantier naval de Gdansk doit mettre en œuvre intégralement le plan de restructuration et doit exécuter toute autre obligation prévue par la présente décision (point 47 des lignes directrices). La Commission doit être en mesure de s'assurer de la bonne mise en œuvre du plan de restructuration, au moyen de rapports réguliers détaillés qui lui seront communiqués par la Pologne (points 49 et suivantes des lignes directrices). En ce qui concerne le chantier naval de Gdansk, qui est une grande entreprise, le premier de ces rapports devra normalement être transmis à la Commission au plus tard six mois après la date de publication de la présente décision. Les rapports devront ensuite être envoyés à la Commission, au moins une fois par an, à la date d'anniversaire de la présente décision, jusqu'à ce que les objectifs du plan de restructuration puissent être considérés comme ayant été atteints. Les rapports doivent contenir toutes les informations dont la Commission a besoin pour pouvoir contrôler la mise en œuvre du plan de restructuration et son financement (qui doit être conforme aux conditions présentées à la Commission), le calendrier des versements à l'entreprise et la situation financière de celle-ci, ainsi que le respect de toutes les conditions et obligations fixées dans la présente décision. Ils contiendront notamment toutes les données utiles relatives aux aides, à quelque fin que ce soit, dont l'entreprise a pu bénéficier, à titre individuel ou dans le cadre d'un régime général, pendant la période de restructuration (points 68 à 71 des lignes directrices). Si la Commission a besoin d'une confirmation rapide de certaines informations essentielles, par exemple concernant les réductions de capacité, elle pourra exiger des rapports plus fréquents (point 48 des lignes directrices). Toute modification apportée au plan de restructuration

doit être notifiée conformément aux points 52 et suivants des lignes directrices. La Commission vérifiera, s'il y a lieu en faisant appel à un consultant indépendant, que les rapports contiennent des informations exhaustives et exactes dans le respect des dispositions de la présente décision.

- (295) La Commission rappelle également que, conformément aux points 72 et suivants des lignes directrices, le principe de non-récurrence s'applique,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

#### *Article premier*

1. L'aide d'État que la Pologne a partiellement mise à exécution et qu'elle envisage d'accorder au chantier naval de Gdansk pour la réalisation de son plan de restructuration de mai 2009, décrit aux considérants 105 à 170 et dans le tableau 4 de la présente décision, d'un montant de 555 030 629,80 PLN, est compatible avec le marché commun au sens de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE.

2. En outre, l'aide d'État sous forme de garanties octroyées par l'organisme public de crédit à l'exportation (KUKK), partiellement mise à exécution (valeur nominale: 346 millions de PLN) et qui doit être accordée au chantier naval de Gdansk pour la réalisation du plan de restructuration de 2009 (valeur nominale de la contribution annuelle maximale du KUKK: 180 millions de PLN), est compatible avec le marché commun au sens de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE.

3. En conséquence, la mise à exécution de l'aide d'État visée aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus est autorisée, pour autant que le plan de restructuration de 2009 et les mesures compensatoires prévues soient dûment mis en œuvre et que le niveau escompté pour la contribution propre aux coûts de la restructuration, exempte d'aide, soit respecté. La Pologne devra transmettre à la Commission des rapports réguliers et détaillés permettant le contrôle de la mise en œuvre du plan de restructuration et de son financement, ainsi que le respect des dispositions concernant la réduction des capacités de production et la limitation de la production décrites aux considérants 284 et 291 de la présente décision. Ces rapports devront contenir tous les renseignements mentionnés au considérant 294 de la présente décision et être communiqués selon le calendrier arrêté dans ledit considérant.

#### *Article 2*

La République de Pologne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 22 juillet 2009.

*Par la Commission*

Neelie KROES

*Membre de la Commission*