

STATSSTØTTE — FRANKRIG

Støtte C 24/02 (ex N 635/01) — »La Française de mécanique SA«

Opfordring til at fremsætte bemærkninger efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2

(2002/C 102/15)

(EØS-relevant tekst)

Ved brev af 27. marts 2002, der er gengivet på det autentiske sprog efter dette resumé, meddelte Kommissionen Frankrig, at den havde besluttet at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, over for ovennævnte støtteforanstaltning.

Interesserede parter kan senest en måned efter offentliggørelsen af nærværende resumé og det efterfølgende brev sende deres bemærkninger til de støtteforanstaltninger, over for hvilke Kommissionen indleder proceduren, til:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Konkurrence
Registreringskontoret for Statsstøtte
B-1049 Bruxelles/Brussel
Fax (32-2) 296 12 42.

Disse bemærkninger vil blive videresendt til Frankrig. Interesserede parter, der fremsætter bemærkninger til sagen, kan skriftligt anmode om at få deres navne hemmeligholdt. Anmodningen skal være begrundet.

RESUMÉ

Den 1. oktober 2001 meddelte de franske myndigheder i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 88, stk. 3, at de agtede at yde støtte til »La Française de mécanique SA« (i det følgende benævnt »FM«) til en motorfabrik i Douvrin (Nord — Pas-de-Calais). FM er et joint venture-selskab, som de to franske bilkoncerner PSA og Renault hver især ejer halvdelen af.

Det anmeldte projekt vedrører produktion af den anden generation af dieselmotorer af den såkaldte DV-familie. DV4 dækker hele spektret af motorstørrelser (dvs. fra 1,4 til 2,7 liter). Det første modul, der fremstilles, er beregnet til DV4-motorerne på 1,4 liter med henholdsvis 8 og 16 ventiler. Investeringsprojektet strækker sig over syv år fra januar 1999 til december 2005.

I projektet deltager PSA og Ford, der i september 1997 indgik en aftale om i fællesskab at udvikle og markedsføre en ny familie af dieselmotorer med direkte indsprøjtning (»common rail«).

FM fungerer som underleverandør af motorer til PSA og Ford.

Det anmeldte projekt vedrører installation af nye produktionslinjer til motordele og et nyt fleksibelt samlebandsanlæg med en kapacitet på 2 500 1,4 liters DV4-motorer om dagen.

Takket være dette projekt vil fabrikkens produktionskapacitet blive forøget med 575 000 motorer pr. år. Parallelt med denne forøgelse af kapaciteten inden for produktion af DV4-motorer vil produktionen af de større dieselmotorer DJ/DK blive indstillet i Douvrin, og produktionen af de mindre benzin og dieselmotorer TU/TUD vil blive indskrænket. Med DV4-motorprojektet vil FM kunne oprette 600 nye arbejdspladser oven i de eksisterende 200 arbejdspladser.

PSA/Ford agter at investere et nominelt beløb på 329,1 mio. EUR (ekskl. F & U-udgifter i størrelsesordenen 168,6 mio. EUR, som dækkes særskilt af PSA). Af dette beløb mener de franske myndigheder, at de 281,1 mio. EUR udgør støtteberettigede investeringsudgifter. Den nominelle værdi af den påtænkte støtte beløber sig til 5,48 mio. EUR, hvoraf halvdelen vil blive ydet af de franske myndigheder under »PAT«-ordningen, mens den anden halvdel vil blive finansieret via EFRU. Støtteintensiteten vil således svare til en bruttosubventionsækvivalent på 1,95 %.

Ifølge regionalstøttekortet for perioden 2000-2006 har Kommissionen anerkendt Douvrin (Nord — Pas-de-Calais) som et område, der er berettiget til regionalstøtte efter EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), dog med et loft på 20 %.

Ifølge de franske myndigheder er der tale om et mobilt projekt, og PSA/Ford har overvejet andre rentable alternativer, såsom at placere produktionen i Dagenham (UK), Köln (D) eller Valencia (E).

Kommissionen noterer sig, at Frankrig ikke har fremlagt en costbenefit-analyse med en sammenligning af omkostningerne forbundet med at placere produktionen i henholdsvis Douvrin og disse alternative byer.

FM SA er aktiv inden for motorkøretøjsindustrien. Den støtte, der ydes, skal derfor vurderes på grundlag af EF-rammebestemmelserne for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien⁽¹⁾.

For at sikre, at en given regionalstøtte er nødvendig, skal den støttemodtagende virksomhed ifølge punkt 3.2, litra a), i ovennævnte rammebestemmelser klart bevise, at der findes en økonomisk rentabel alternativ placering for gennemførelsen af projektet. Hvis den omhandlede investering ikke vil kunne foretages på noget andet nyt eller allerede eksisterende produktionssted inden for koncernen, vil virksomheden skulle gennemføre projektet på det eneste mulige produktionssted, også selv om der ikke ydes støtte.

De franske myndigheder har vurderet, at et økonomisk realistisk alternativ til Douvrin vil bestå i at foretage investeringen på Fords fabrikker i Dagenham (UK), Köln (D) eller Valencia (E). Kommissionen nærer tvivl med hensyn til projektets mobilitet, navnlig på grund af spørgsmålet om, hvorvidt disse alternative placeringer kan betragtes som rentable alternativer til Douvrin.

BREVETS ORDLYD

»La Commission souhaite informer la France que, après avoir examiné les informations transmises par vos autorités sur les mesures citées en objet, elle a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE.

1. PROCÉDURE

1. Par lettre du 1^{er} octobre 2001, les autorités françaises ont notifié un plan visant à accorder des aides à finalité régionale à la Française de mécanique SA (ci-après dénommée «FM»). La Commission a demandé un complément d'informations le 5 novembre 2001, que les autorités françaises ont communiqué le 29 janvier 2002, après l'envoi d'un rappel le 22 janvier 2002.
2. Le délai légal de deux mois dont dispose la Commission pour prendre une décision expire le 29 mars 2002.

2. DESCRIPTION DU PROJET

Société et projet

3. FM est une filiale commune détenue à 50/50 par les groupes automobiles français PSA et Renault. Le projet notifié porte sur la production de la deuxième génération de moteurs diesel à injection directe (DV): le DV4 couvre toute la gamme de cylindrées (de la version 1,4 litre à la version 2,7 litres). Le premier module à être construit concerne le moteur DV4 1,4 litre à 8 et 16 soupapes.

4. Ce projet voit la participation de PSA et de Ford, qui ont conclu un accord en septembre 1997 pour le développement et la commercialisation en commun d'une nouvelle famille de moteurs diesel à injection directe (*common rail*).
5. FM sera sous-traitant dans le cadre de la coopération PSA-Ford: la société livrera les moteurs à Ford et à PSA, mais l'interface se fera *via* PSA qui sera facturée par FM pour la totalité de la production, PSA refacturant à Ford le nombre de moteurs qui lui seront livrés. Il n'y a pas d'articulation avec Renault, bien que ce constructeur soit coactionnaire de FM avec PSA. Les autorités françaises confirment que PSA et Renault SA ont des comptes séparés au sein de FM, ce qui signifie que Renault ne bénéficiera pas de l'aide envisagée en faveur de FM.
6. Le projet notifié concerne l'installation de nouvelles chaînes de production pour des éléments du moteur et d'une nouvelle chaîne d'assemblage flexible d'une capacité de 2 500 moteurs par jour pour le modèle DV4 1,4 litre. Grâce à ce projet, la capacité de l'usine sera augmentée de 575 000 moteurs par an. Parallèlement à la montée en puissance des moteurs DV 4, la production des plus gros moteurs diesel DJ/DK sera arrêtée à Douvrin et la production des moteurs essence et diesel pour petites cylindrées TU/TUD décroîtra. Le projet de moteurs DV4 représente par FM la création de 600 nouveaux emplois et le maintien de 200 emplois.
7. Le programme d'investissement pour toute la gamme DV4 s'étale sur une période de sept années, qui va de janvier 1999 à décembre 2005. Le programme relatif au premier module développé sur le site de Douvrin couvre une période de trois ans, d'octobre 2000 à septembre 2003.
8. Selon les autorités françaises, le projet est mobile et des sites de substitution viables ont été envisagés par PSA-Ford à Dagenham (Royaume-Uni), Cologne (Allemagne) et Valence (Espagne).

Base légale; investissement et montants des aides

9. PSA-Ford entend investir un montant nominal de 329,1 millions d'euros (sans compter les dépenses de recherche-développement, d'un montant de 168,6 millions d'euros, qui sont supportées par PSA séparément), dont 281,1 millions ont été considérés par les autorités françaises comme des investissements susceptibles de bénéficier d'une aide.
10. L'aide envisagée se chiffre, en valeur nominale, à 5,48 millions d'euros, dont la moitié serait apportée par les autorités françaises dans le cadre du dispositif «PAT» et la seconde moitié serait accordée au titre d'un financement FEDER. L'intensité d'aide serait donc de 1,95 % en équivalent subvention brut.
11. Douvrin (Nord — Pas-de-Calais) est une région relevant de l'article 87, paragraphe 3, point c), pour laquelle le plafond d'aide régionale a été fixé à 20 % en équivalent subvention net pour la période 2000-2006.

⁽¹⁾ EFT C 279 af 15.9.1997, s. 1.

12. La base légale de l'autorisation du PAT (Prime d'aménagement du territoire) est la décision *ad hoc* de la Commission du 17 juillet 2000 [SG (2000)*D/105033] (N 782/A/99).

3. APPRÉCIATION DE L'AIDE

13. Conformément à l'article 6, paragraphe 1, du règlement n° 659/1999 du Conseil, la décision d'ouvrir la procédure récapitule les éléments pertinents de fait et de droit, inclut une évaluation préliminaire, par la Commission, de la mesure proposée visant à déterminer si elle présente le caractère d'une aide, et expose les raisons qui incitent à douter de sa compatibilité avec le marché commun.

14. À ce stade de la procédure, la Commission estime que la mesure constitue une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE. Cette mesure serait financée par l'État ou au moyen de ressources d'État; en outre, vu qu'elle représente une partie significative du financement du projet, elle est susceptible de fausser la concurrence au sein de la Communauté en conférant à FM un avantage par rapport aux autres sociétés ne recevant pas d'aides. Enfin, le marché des véhicules automobiles se caractérise par des échanges intensifs entre les États membres. De toute évidence, la mesure constitue une application individuelle d'un régime approuvé; elle doit cependant être notifiée, conformément à l'article 88, paragraphe 3, du traité CE, en application des règles de procédure relatives applicables en matière d'aides d'État.

15. L'article 87, paragraphe 2, du traité CE énumère certains types d'aides qui sont compatibles avec le traité CE. Étant donné la nature et l'objectif de l'aide, ainsi que l'implantation géographique de l'entreprise, les points a), b) et c) ne sont pas applicables au projet en question. L'article 87, paragraphe 3, prévoit d'autres formes d'aides pouvant être considérées comme compatibles avec le marché commun. La Commission observe que le projet est situé à Douvrin, qui peut bénéficier d'un soutien au titre de l'article 87, paragraphe 3, point c), avec un plafond régional de 20 %.

16. L'aide en question est accordée à la Française de mécanique SA, qui produit et assemble des moteurs. L'entreprise fait donc partie du secteur de l'automobile au sens de l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur automobile (ci-après dénommé «l'encadrement») ⁽²⁾.

17. Selon l'encadrement, les aides que les pouvoirs publics envisagent d'accorder à un projet individuel dans le cadre d'un régime d'aide autorisé en faveur d'une entreprise exerçant ses activités dans le secteur automobile doivent être notifiées préalablement à leur octroi sur la base de l'article 88, paragraphe 3, du traité si au moins un des deux seuils suivants est franchi: i) le montant total du projet est au moins égal à 50 millions d'euros ou ii) le montant brut total des aides d'État et des aides provenant des instruments communautaires pour le projet est au moins égal à 5 millions d'euros.

18. Tant le coût total du projet que le montant des aides dépassent les seuils de notification. Par conséquent, en notifiant les aides qu'elles envisagent d'accorder à la Française de mécanique SA, les autorités françaises ont satisfait aux exigences de l'article 88, paragraphe 3, du traité.

19. L'encadrement dispose que la Commission veille à ce que les aides accordées soient à la fois nécessaires à la réalisation du projet et proportionnées à la gravité des problèmes à résoudre. Le respect de ces deux aspects de proportionnalité et de nécessité s'avère obligatoire pour que la Commission autorise une aide d'État dans le secteur automobile.

20. Selon le point 3.2 a) de l'encadrement, pour démontrer la nécessité d'une aide régionale, la société bénéficiaire de l'aide doit prouver de manière claire qu'elle possède une alternative économiquement viable pour l'implantation de son projet. Si aucun autre site industriel, nouveau ou préexistant, n'était susceptible, au sein du groupe, d'accueillir l'investissement en question, l'entreprise serait contrainte de mettre en œuvre son projet dans l'unique usine d'accueil possible, même en l'absence d'aide. En conséquence, aucune aide régionale ne peut être autorisée pour un projet qui n'est pas géographiquement mobile.

21. Afin d'apprécier la mobilité du projet, la Commission exige que lui soient communiquées toutes les pièces justificatives susceptibles de démontrer l'existence d'une alternative économiquement viable pour l'implantation dudit projet. Il convient notamment de lui transmettre dans la mesure du possible des études relatives au lieu final d'installation du site.

22. La Commission observe qu'il ressort des documents internes communiqués à ce jour que le groupe PSA-Ford a réalisé, entre septembre 1998 et novembre 1998, une première comparaison de la faisabilité technique et de l'investissement nécessaire faisant intervenir trois autres sites. Ces documents ne prouvent toutefois pas que des sites aient été envisagés en lieu et place de Douvrin. La Commission relève que la documentation fournie laisse dans l'ombre des aspects importants pour déterminer si l'un quelconque des trois sites aurait pu concrètement héberger le projet. La Commission doute par conséquent que les sites de Dagenham, de Cologne ou de Valence aient été considérés comme des alternatives viables à celui de Douvrin pour le projet en question.

23. Premièrement, l'étude d'implantation qui a abouti au choix de Douvrin n'a pas été transmise, bien qu'une demande dans ce sens ait été formulée par la Commission. Dans une lettre datée du 29 janvier 2002, les autorités françaises font toutefois référence à plusieurs études internes de nature à démontrer que des sites alternatifs avaient été envisagés (par exemple, l'analyse réalisée en octobre 1998 afin de comparer les usines de Dagenham, de Cologne et de Valence ou encore la décision de début 2000 faisant de Dagenham et de Douvrin les deux sites d'implantation viables pour le projet).

⁽²⁾ JO C 279 du 15.9.1997 et JO C 258 du 9.9.2000, p. 6.

24. Deuxièmement, la présentation des trois usines Ford en tant que sites alternatifs pose problème dans la mesure où ces usines sont détenues à 100 % par le groupe Ford, ce qui en fait des solutions très différentes par rapport au site FM de Douvrin, lequel est une entité «indépendante» détenue en commun par PSA et Renault. Dans le scénario notifié, FM fait fonction de sous-traitant pour la production des moteurs développés par PSA et Ford. La société est donc rémunérée sur la base du nombre de moteurs fabriqués. La Commission s'interroge sur les arrangements qui auraient été conclus entre Ford et PSA si les moteurs avaient été produits dans une usine Ford et non pas dans une entreprise commune Ford-PSA.
25. Troisièmement, les autorités françaises affirment que Valence comptait au nombre des sites alternatifs dans le cadre de l'étude relative au projet. La Commission souhaiterait obtenir des précisions spécifiques sur la question de savoir si Valence aurait été en mesure d'accueillir le projet de production de moteurs compte tenu des investissements qui y ont été réalisés récemment pour la production d'autres types de moteurs ⁽³⁾.
26. Quatrièmement, la Commission a des doutes quant à la chronologie de la décision d'implanter le projet à Douvrin, en particulier en ce qui concerne les contacts entre PSA-Ford et les autorités françaises avant la décision finale de la société d'implanter le projet sur le site français.
27. Enfin, et en liaison avec ce qui précède, il n'est pas établi de façon certaine que les sites alternatifs aient sérieusement été pris en considération. Un communiqué de presse publié par PSA le 29 septembre 1998 pour annoncer l'accord de coopération avec Ford précise sans ambiguïté que le projet sera réalisé sur le site de Douvrin, sans indiquer que des sites alternatifs étaient alors encore envisagés ⁽⁴⁾.
- S'il est logique et conforme à la pratique courante que, au nombre des conditions fixées au moment de la signature d'un accord aussi important, il y ait eu un accord sur l'emplacement du site de production, cela montre aussi que la décision de ne pas choisir l'un des trois sites alternatifs avait déjà été prise avant septembre 1998, soit donc bien avant que d'aide ne soit demandée à la fin de 1999.
28. Les aides régionales poursuivant des objectifs de modernisation et de rationalisation, qui ne sont généralement pas mobiles, ne sont pas autorisées dans le secteur automobile. Cependant, une extension ou une transformation entraînant un changement radical des structures de production sur le site existant pourrait bénéficier d'une aide à finalité régionale. La Commission a des doutes quant à la qualification qu'il s'agissait d'un projet d'extension (ce qui suppose des machines et des équipements complètement neufs) ou d'un projet de transformation. En outre, la Commission doit vérifier que le projet envisagé n'inclut pas d'éléments de modernisation, laquelle ne peut absolument pas bénéficier d'une aide quelconque.
29. Selon le point 3.2 c) de l'encadrement, la Commission s'assure que la mesure d'aide prévue est proportionnée aux problèmes régionaux qu'elle doit contribuer à résoudre. Pour cela, la méthode de l'analyse coûts/bénéfices (ci-après dénommée «l'ACB») est utilisée.
30. Dans une lettre du 1^{er} octobre 2001, les autorités françaises affirment ne pas juger nécessaire de procéder à une ACB en l'espèce, en application du point 3.2 c) de l'encadrement. Selon l'encadrement, l'ACB n'est pas requise par la Commission si l'intensité des aides régionales envisagées est inférieure ou égale à 20 % du plafond régional et dans la mesure où les cartes régionales pour la période 2000-2006 prévoient des plafonds plus bas que les cartes en vigueur pour les années 1994-1999. La Commission observe toutefois que, même si le plafond pour la région de Douvrin est effectivement supérieur avec les nouvelles cartes (20 %) qu'avec les anciennes (15 %), une analyse coûts/bénéfices est nécessaire si l'intensité de l'aide régionale envisagée dépasse 10 % du plafond régional. Aussi la Commission estime-t-elle qu'une ACB ne serait pas nécessaire afin de prouver la proportionnalité de l'aide si l'intensité d'aide est inférieure à 10 % du plafond régional. La Commission note que la France n'a pas communiqué d'ACB comparant les coûts de l'implantation à Douvrin et ceux d'une implantation dans les sites alternatifs indiqués.
31. La Commission observe que les informations transmises à ce jour ne suffisent pas pour calculer l'intensité d'aide du projet, en particulier en ce qui concerne les coûts admissibles.
32. Premièrement, la Commission observe que, alors même qu'elle a demandé à recevoir une présentation détaillée des coûts considérés par les autorités françaises comme admissibles, aucune ventilation ne lui a été communiquée. De même, alors que la Commission a demandé à obtenir une présentation complète ventilant les investissements de la rubrique «outillage des fournisseurs» (en indiquant le type d'investissement, le lieu d'implantation, le nom du fournisseur et le montant des investissements respectifs), seul le montant global de ces coûts lui a été communiqué, sans qu'il soit précisé si ces coûts avaient été inclus ou non dans la base des coûts admissibles. Par conséquent, la Commission doute si tous ces aspects ont été pris en compte.

⁽³⁾ À savoir des investissements relatifs à la production de moteurs I4 à Valence et à la concentration des moteurs Zetec.

⁽⁴⁾ «Jean-Martin Folz, président de PSA Peugeot Citroën, et Jacques Nasser, président de Ford Automotive Operations, viennent de décider de développer en coopération une nouvelle famille de petits moteurs diesel. Les deux constructeurs réuniront leurs moyens pour développer une famille de moteurs de petite cylindrée dotée des meilleures technologies diesel en particulier l'injection directe common rail. Afin d'atteindre les très ambitieux objectifs de faible émission de CO₂ que se sont fixés les constructeurs européens, cette nouvelle génération de moteurs sera particulièrement efficace en émission, en consommation comme en performance, tout en améliorant l'agrément de conduite. L'équipe-projet chargée du développement de ces moteurs sera basée au centre d'études de PSA Peugeot Citroën à la Garenne-Colombes avec un objectif de développement en 2,5 ans. Le moteur sera produit dans l'usine de Douvrin où il succédera à la gamme de moteurs TUD, qui équipent actuellement les Peugeot 106 et Citroën Saxo. Les deux partenaires partageront l'ensemble des coûts qui sont estimés à environ 2 milliards de francs.»

33. Deuxièmement, tandis que FM est le demandeur et le bénéficiaire de l'aide, les autorités françaises ont confirmé que c'est bien PSA qui est propriétaire des nouveaux investissements d'un montant de 297,8 millions d'euros qui seront réalisés à FM sous les rubriques «usine et machines» et «équipement» spécialisé. FM sera propriétaire des investissements qu'elle effectuera dans les bâtiments prévus pour le projet, d'un montant évalué à 12,7 millions d'euros. Aussi la Commission doute-t-elle que les investissements d'un montant de 297,8 millions d'euros prévus par PSA, qui correspondent à ces deux catégories, puissent être pris en considération pour la détermination de la base des «coûts admissibles». La Commission a par conséquent des doutes concernant l'identité du bénéficiaire de l'aide et de la société qui supporte les coûts de l'investissement, afin de déterminer si l'aide est proportionnée aux investissements.
34. Troisièmement, la Commission note que le montant des investissements jugés admissibles n'est pas le même dans la lettre de notification (281,1 millions d'euros) et dans les documents d'accompagnement (329,1 millions d'euros). La Commission doute que seuls les coûts admissibles aient été pris en considération dans les documents d'accompagnement et dans le calcul de l'intensité d'aide et, partant, que l'intensité de 1,95 % qui y est indiquée soit correcte.
35. Afin d'éclaircir ce point, la Commission a besoin d'éléments d'information supplémentaires concernant le montant exact des coûts admissibles et le calendrier y relatif.
- 4. DÉCISION**
36. Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission, agissant dans le cadre de la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, enjoint à la France de lui fournir dans un délai d'un mois à compter de la réception de la présente tous les documents, informations et données nécessaires pour apprécier la compatibilité de l'aide. À défaut, la Commission adoptera une décision sur la base des éléments dont elle dispose.
37. La Commission demande à vos autorités de transmettre immédiatement une copie de la présente lettre au destinataire potentiel de l'aide.
38. La Commission souhaite rappeler à la France que l'article 88, paragraphe 3, du traité CE a un effet suspensif, et attire votre attention sur l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil, qui dispose que toute aide illégale peut être récupérée auprès de son bénéficiaire.»
-