

laquelle vos autorités envisagent d'octroyer une aide à cette entreprise soit considérée comme compatible avec le marché commun en vertu de l'article 92 paragraphe 3 point c), l'aide en faveur de l'investissement en question serait susceptible d'affecter le commerce dans une mesure contraire à l'intérêt commun, étant donné qu'elle n'est pas conforme à l'encadrement applicable aux aides au secteur des fibres synthétiques.

La Commission a dès lors décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 93 paragraphe 3 du traité CE à l'encontre de l'aide envisagée.

En conséquence, la Commission invite votre gouvernement à lui présenter, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la présente lettre, ses observations ainsi que toutes informations complémentaires relatives à l'aide envisagée.

La Commission rappelle également à votre gouvernement le caractère suspensif de l'article 93 paragraphe 3 du traité CE et attire son attention sur la communication publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 318, du 24 novembre 1983, page 3, qui précise que toute aide octroyée illégalement, c'est-à-dire sans notification préalable ou sans attendre que la Commission ait abouti à une décision définitive dans le cadre de la procédure prévue à l'article 93 paragraphe 2 du traité CE, est susceptible de faire l'objet d'une récupération auprès des entreprises qui en auraient bénéficié indûment. Votre gouvernement est invité à confirmer, dans un délai de dix jours ouvrables à dater de la notification de la présente lettre, qu'il ne versera, jusqu'à ce que la Commission soit arrivée à une décision définitive, aucune aide faisant l'objet de la procédure.

En l'absence de la confirmation souhaitée, la Commission se réserve le droit de prendre une décision imposant à votre gouvernement de suspendre ses versements<sup>(1)</sup>.

La Commission demande également à votre gouvernement d'informer la SPRL D.S. Profil sans retard du fait que la procédure a été engagée et qu'elle pourrait être amenée à devoir rembourser avec les intérêts toute aide indûment perçue.

La Commission informe votre gouvernement qu'elle mettra en demeure les autres États membres et les autres intéressés, ainsi que les intéressés des États de l'Association européenne de libre-échange (AELE), par la publication de la présente lettre, sous forme d'une communication, au *Journal officiel des Communautés européennes* et au supplément "EEE" du *Journal officiel des Communautés européennes*, de lui présenter leurs observations.»

La Commission met les autres États membres et les autres intéressés en demeure de lui présenter leurs observations dans un délai d'un mois à dater de la publication de la présente communication, à l'adresse suivante:

Commission des Communautés européennes  
rue de la Loi 200  
B-1049 Bruxelles

*Ces observations seront communiquées au gouvernement belge.*

<sup>(1)</sup> Voir la lettre de la Commission aux États membres, du 4 mars 1991, concernant les procédures de notification des projets d'aide ainsi que les procédures applicables lorsque ces aides sont octroyées en violation des règles prévues à l'article 93 paragraphe 3 du traité CE.

## Approbation d'une aide d'État conformément aux articles 92 et 93 du traité CE

### Cas pour lesquels la Commission ne soulève pas d'objections

(94/C 201/03)

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

Résumé de la décision de la Commission de ne pas s'opposer à l'aide que le gouvernement britannique envisage d'octroyer à Jaguar Cars Limited en faveur d'un projet d'investissement.

Par lettre du ministère du commerce et de l'industrie du 4 février 1994, le gouvernement britannique a informé la Commission de son intention d'octroyer une aide d'État, dans le cadre du régime d'assistance régionale sélective [Regional Selective Assistance (RSA)] fondé sur la loi de 1982 relative au développement industriel (Industrial Development Act), à Jaguar Cars Limited, filiale à 100 % de Ford Motor Company USA, en faveur d'un projet d'investissement relatif à la production d'une nouvelle série de voitures de sport baptisée X 100 dans les usines de Jaguar et de Ford situées à Coventry, Birmingham et Merseyside.

Les projets d'investissement de Jaguar découlent de la décision de cette entreprise de lancer une nouvelle série de voitures de sport de luxe, la X 100, pour remplacer la gamme XJS créée en 1975 et améliorer ainsi sa compétitivité sur ce segment particulier du marché. Ce modèle

sera équipé d'un nouveau moteur aux performances améliorées et au niveau d'émission sensiblement inférieur.

La production de la série X 100 sera répartie principalement entre deux sites de la société Jaguar et deux sites de la société Ford. Les travaux de carrosserie et de peinture seront effectués par Jaguar sur son site de Castle Bromwich à Birmingham, où seront installés de nouveaux ateliers de production à faible coût et de faible volume. La finition et le montage final auront lieu à Coventry, sur le site de Browns Lane, où Jaguar mettra en service un nouveau convoyeur aérien. Les moteurs seront construits sur le site de Ford à Bridgend, dans le sud du pays de Galles, dans de nouvelles installations comprenant de nouvelles lignes de transfert, des automates de montage et d'essai, ainsi que de nouveaux équipements de métallisation de la surface interne des cylindres. L'estampage sera effectué par Ford sur le site de Halewood (Liverpool), sur la chaîne de fabrication existante, à l'aide de moules partiellement nouveaux. Ces quatre sites se trouvent dans des zones pouvant bénéficier de l'aide régionale en vertu de l'article 92 para-

graphe 3 points a) et c); les investissements prévus sur le site de Bridgend n'entrent toutefois pas dans les dépenses d'investissement subventionnées.

Le projet sera réalisé entre 1993 et 1997 et coûtera au total 187 millions de livres sterling, dont 73,3 millions peuvent faire l'objet d'une aide régionale. L'investissement lié à la production de la nouvelle série X 100 n'entraînera pas une augmentation des capacités. En ce qui concerne l'emploi permanent, le lancement de cette série permettra de préserver 883 emplois d'ici à 1998.

L'aide envisagée prendra la forme d'une subvention, octroyée dans le cadre d'un régime d'aide qui a été approuvé (Regional Selective Assistance), de 9,4 millions de livres sterling, et d'une aide à la formation, d'une valeur maximale de 1,8 million de livres sterling, fournie en nature par les autorités locales. La subvention sera versée en quatre tranches au cours de la période 1994-1997 au fur et à mesure de l'avancement du projet et sous réserve de suspension ou de retrait en cas de non-respect du programme prévu. L'intensité de l'aide correspond à un équivalent-subvention brut de 11,9 %, non compris l'aide à la formation.

L'aide de 9,4 millions de livres sterling doit être notifiée en vertu de l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur de l'automobile. Vu l'importance des échanges intracommunautaires dans le domaine des voitures de sport de luxe, il est clair que les mesures d'aide destinées à décharger l'entreprise concernée d'une partie des coûts d'investissement menacent de fausser la concurrence entre les constructeurs automobiles et d'affecter les échanges entre États membres au sens de l'article 92 paragraphe 1 du traité CE et de l'article 62 paragraphe 1 de l'accord sur l'Espace économique européen (EEE).

Étant donné que les cours de formation dispensés par le conseil local de formation et d'entreprise (Training and Enterprise Council) consistent entièrement en cours généraux, non spécifiques à l'industrie automobile, qui permettent d'acquérir des connaissances professionnelles générales pouvant servir dans d'autres entreprises ou d'autres branches d'activité, cette aide en nature, qui pourra atteindre 1,8 million de livres sterling au maximum, ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 92 paragraphe 1 du traité CE et de l'article 62 paragraphe 1 de l'accord EEE.

Comme le coût du projet est supérieur à 12 millions d'écus, l'aide envisagée doit être appréciée au regard de l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur de l'automobile, qui reconnaît les avantages, sur le plan du développement régional, pouvant découler d'investissements dans des équipements de production de véhicules automobiles ou de moteurs effectués dans des régions défavorisées.

Les usines de Jaguar et de Ford, dans lesquelles sera effectué l'investissement subventionné, sont situées à Birmingham, Coventry (*intermediate area*) et Liverpool. Chacune de ces régions connaît de graves problèmes économiques et sociaux, en particulier un taux de chômage élevé et sans cesse croissant, dû au recul des autres industries, qui s'est aggravé dans le courant de l'année 1993 à la suite de licenciements dans l'usine de Leyland DAF à Birmingham et dans l'usine de British Coal à Coventry.

Le projet d'investissement envisagé devrait permettre de préserver 883 emplois d'ici à 1998. Il contribue donc notablement au maintien de l'emploi dans ces régions touchées par un chômage croissant et les aide à

surmonter leurs handicaps structurels. Sans l'aide, ce projet ne pourrait se réaliser, aggravant de ce fait la tendance négative du chômage, étant donné que le principal site envisagé par Ford comme alternative se situe aux États-Unis d'Amérique. Sans la réalisation du projet en question, Jaguar UK ne serait vraisemblablement pas assurée d'une exploitation rentable à long terme étant donné que ses chances de mettre au point le nouveau modèle Jaguar seraient réduites. L'intensité de l'aide est nettement inférieure aux seuils des aides régionales, fixés à 30 % en équivalent-subvention net dans le cas de Castle Bromwich et d'Halewood et à 20 % en équivalent-subvention net dans celui de Coventry.

Toutefois, comme le souligne l'encadrement des aides d'État dans le secteur de l'automobile, la Commission, pour apprécier les projets d'octroi d'aides régionales au secteur de l'automobile, doit confronter les avantages de ces projets sur le plan du développement régional avec leurs conséquences préjudiciables éventuelles sur l'ensemble du secteur, telles que la création d'une surcapacité importante. En conséquence, la Commission doit veiller à ce que l'aide soit proportionnée à la gravité des problèmes qu'il s'agit de résoudre afin de ne pas donner lieu à des distorsions de concurrence injustifiées.

En ce qui concerne l'incidence possible de l'aide sur l'ensemble de l'industrie automobile communautaire, il convient de signaler que, comme expliqué plus haut, la nouvelle série X 100 ne permettra pas à Jaguar d'accroître sa capacité de production. On peut par conséquent en déduire que, bien que le marché automobile européen connaisse actuellement de graves problèmes de surcapacité, le projet en question n'exercera aucune incidence négative sur l'ensemble du secteur dans la Communauté et ne contribuera pas à la création d'une surcapacité de production.

La Commission a effectué une analyse comparative des coûts et des bénéfices du projet d'investissement de Jaguar afin de déterminer dans quelle mesure l'aide envisagée dans le cadre du régime RSA est proportionnée aux problèmes régionaux qu'il s'agit de résoudre. Cette analyse vise en premier lieu à identifier tous les coûts et bénéfices supplémentaires découlant, pour Jaguar, de sa décision de produire la nouvelle série à Birmingham, Coventry et Merseyside plutôt que dans une région du centre ne pouvant bénéficier d'aucune aide et, par là, de définir les handicaps spécifiques à ces régions que l'investisseur aura à supporter. L'analyse porte ensuite sur les coûts d'investissement supplémentaires et les frais de fonctionnement enregistrés sur une période de trois ans.

La Commission, sur la base de cette analyse fondée en grande partie sur des renseignements émanant de Jaguar et présentés par les autorités britanniques, a estimé le désavantage régional net que subissent les entreprises Jaguar et Ford en investissant à Castle Bromwich, Browns Lane et Halewood à 10,3 %, en termes actualisés, de l'investissement éligible. L'intensité de l'aide envisagée, qui correspond à un équivalent-subvention brut de 11,9 %, dépasse ces désavantages de 1,6 % de l'investissement.

En vertu de l'encadrement, toutefois, la Commission a pour pratique de considérer que l'aide ne doit pas être strictement limitée aux surcoûts nets rencontrés en cas d'investissement dans une région défavorisée si l'investissement ne débouche pas sur des problèmes sectoriels. Dans ce cas, il est possible d'approuver une surcompensation de ce type de désavantages; celle-ci, appelée aide

supplémentaire, est conçue comme une incitation de plus à venir s'installer dans la zone assistée. Étant donné que l'investissement en question n'entraîne pas une augmentation de la capacité de production de Jaguar et n'accroît pas les problèmes sectoriels, la Commission peut approuver la totalité de l'aide régionale proposée, soit 9,4 millions de livres sterling, en faveur de cette entreprise.

En conclusion, l'aide régionale que les autorités britanniques envisagent d'octroyer à Jaguar Car Limited est compatible avec l'article 92 paragraphe 3 point c) du

traité CE et de l'article 61 paragraphe 3 point c) de l'accord EEE: elle remplit en effet les critères relatifs aux aides régionales définis dans l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur de l'automobile.

En conséquence, la Commission a décidé, sur la base de l'article 92 paragraphe 3 point c) du traité CE et de l'article 61 paragraphe 3 point c) de l'accord EEE, de ne pas soulever d'objections à l'encontre du projet des autorités britanniques d'octroyer une aide régionale de 9,4 millions de livres sterling, pour autant que les conditions de l'aide qui ont été notifiées soient respectées.

**Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 92 et 93 du traité CE**  
**Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection**

(94/C 201/04)

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

**Date d'adoption:** 29. 9. 1993

**État membre:** Allemagne (Bade-Württemberg)

**Numéro de l'aide:** N 549/93

**Titre:** Aide de sauvetage (Aluminium Gießerei Villingen GmbH)

**Objectif:** Maintenir l'entreprise en activité pendant la procédure d'appréciation de la compatibilité d'un projet d'aide à la restructuration [aide C 29/93 (JO n° C 306 du 12. 11. 1993)]

**Base juridique:** Wirtschaftsförderungsprogramm Baden-Württemberg

**Budget:** Garantie couvrant un prêt accordé aux conditions du marché

**Durée:** Jusqu'à l'issue de la procédure concernant l'aide C 29/93

**Date d'adoption:** 16. 3. 1994

**État membre:** Espagne (Pays basque)

**Numéro de l'aide:** N 10/94

**Titre:** Sidérurgie CECA et non CECA: article 1<sup>er</sup> paragraphe 2, article 4 paragraphe 1 et article 6 paragraphe 2 de la décision n° 3855/91/CECA de la Commission et article 92 paragraphe 3 point c) du traité CE

**Objectif:** Participation à 15 % (1,005 milliards de pesetas espagnoles) dans le capital social d'une nouvelle entreprise GSB (regroupant Pesa et Aforasa)

Aides sociales liées aux fermetures (150 millions de pesetas espagnoles)

**Date d'adoption:** 29. 3. 1994

**État membre:** France

**Numéro de l'aide:** N 89/94

**Titre:** Fonds régionaux d'aide au conseil

**Objectif:** Encourager les entreprises à faire appel à des consultants extérieurs en vue d'accroître leur efficacité  
**Bénéficiaires:** les entreprises indépendantes occupant 500 salariés au maximum

**Budget:** 800 millions de francs français (122 millions d'écus) par an environ

**Intensité du montant de l'aide:** Normalement jusqu'à concurrence de 50 %, dans la limite des fonds disponibles

**Durée:** Cinq ans (1994-1998)

**Date d'adoption:** 6. 4. 1994

**État membre:** Allemagne (ancienne RDA — Land de Brandebourg)

**Numéro de l'aide:** N 14/93

**Titre:** Aides régionales à l'investissement en faveur de TTR Thyssen-Rohstoff-Recycling GmbH, Berlin Est

**Objectif:** Projet d'investissement pour la création de capacités supplémentaires pour le recyclage de la ferraille

**Base juridique:**

- a) Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur
- b) Investitionszulagengesetz

**Budget:**

- a) 7 730 000 marks allemands
- b) 2 361 000 marks allemands

**Durée:** Indéterminée

**Conditions:** Rapport annuel