

ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ

Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, σχετικά με την ενίσχυση C 29/2000 (πρώην N 457/99) — Ford Genk

(2000/C 217/04)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Με επιστολή της 30ής Μαΐου 2000 που αναδημοσιεύεται στην αυθεντική γλώσσα του κειμένου της επιστολής στις σελίδες που ακολουθούν την παρούσα περίληψη, η Επιτροπή κοινοποίησε στο Βέλγιο την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ σχετικά με την προαναφερθείσα ενίσχυση.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την ενίσχυση για την οποία η Επιτροπή κινεί τη διαδικασία μέσα σε ένα μήνα από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας περίληψης και της επιστολής που ακολουθεί, στην ακόλουθη διεύθυνση:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή
Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού
Διεύθυνση Η-1
Rue de la Loi/Wetstraat 2000
B-1049 Βρυξέλλες
Αριθ. φαξ (32-2) 296 95 79.

Οι παρατηρήσεις αυτές θα κοινοποιηθούν στο Βέλγιο. Το απόρρητο της ταυτότητας του ενδιαφερόμενου μέρους που υποβάλλει τις παρατηρήσεις μπορεί να ζητηθεί γραπτώς, με μνεία των σχετικών λόγων.

ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗΣ

Στις 26 Ιουλίου 1999, το Βέλγιο κοινοποίησε σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ την πρόθεσή του να χορηγήσει περιφερειακή επενδυτική ενίσχυση 262,5 εκατομμυρίων βελγικών φράγκων στη Ford Werke AG Fabrieken te Genk (αναφερόμενη στο εξής ως «Ford Genk») για την μετατροπή του εργοστασίου προκειμένου να εισαχθεί το νέο μοντέλο του «Ford Tansit» (VE 184/185) που αντικαθιστά το σημερινό «Transit».

Η Ford Genk είναι εγκατεστημένη στο Βέλγιο, στην επαρχία του Λιμβούργου της Φλάνδρας, και ανήκει εξ ολοκλήρου στην εταιρεία Ford Werke AG. Ο κύκλος εργασιών της Ford Werke AG το 1998 ανήλθε σε 27,8 δισεκατομμύρια γερμανικά μάρκα και τα καθαρά κέρδη σε 146,2 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα. Ο κύκλος εργασιών της Ford Genk το 1998 ανήλθε σε 166,3 δισεκατομμύρια βελγικά φράγκα και τα καθαρά κέρδη σε 860 εκατομμύρια βελγικά φράγκα.

Σύμφωνα με τη βελγική πρόταση για το νέο περιφερειακό χάρτη, το έργο θα εκτελεστεί σε ενισχυόμενη περιοχή σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ με όριο ενίσχυσης 10 %⁽¹⁾.

Το σχέδιο προβλέπει παραγωγική ικανότητα 76 700 οχημάτων ετησίως και θα αφορά άμεσα περίπου 3 700 εργαζόμενους. Το έργο θα εκτελεστεί από τον Ιανουάριο του 1998 έως το Δεκέμβριο του 1999. Η παραγωγή προβλέπεται να αρχίσει τον Ιανουάριο του 2000.

Σύμφωνα με την κοινοποίηση, η συνολική επένδυση ανέρχεται σε 12,5 δισεκατομμύρια βελγικά φράγκα, εκ των οποίων οι επιλέξιμες επενδύσεις ανέρχονται σε 10 906,9 εκατομμύρια βελγικά φράγκα. Από το ποσό αυτό, 262,5 εκατομμύρια βελγικά φράγκα θα απο-

τελούν ενίσχυση. Η ενίσχυση θα χορηγηθεί ως μη επιστρεπτέα επιχορήγηση που θα καταβληθεί σε διάστημα τριών ετών για επενδύσεις σε μηχανήματα και εγκαταστάσεις. Η ένταση της ενίσχυσης, υπολογιζόμενη σύμφωνα με τις διατάξεις του κοινοτικού πλαισίου για τις κρατικές ενισχύσεις προς την αυτοκινητοβιομηχανία⁽²⁾, ανέρχεται σε 2,30 %⁽³⁾.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι η κοινοποιηθείσα ενίσχυση χορηγείται με κρατικούς πόρους σε μια μεμονωμένη εταιρεία που ευνοείται, δεδομένου ότι μειώνεται το κόστος στο οποίο θα έπρεπε να υποβληθεί για την υλοποίηση των επενδύσεων που κοινοποιήθηκαν. Επιπλέον, ο αποδέκτης της ενίσχυσης, η Ford Genk, είναι εταιρεία που κατασκευάζει και πωλεί αυτοκίνητα, δηλαδή ασκεί οικονομική δραστηριότητα που περιλαμβάνει συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Συνεπώς, η εξεταζόμενη ενίσχυση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

Η Ford Genk ασκεί δραστηριότητες στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας. Κατά συνέπεια, η ενίσχυση που πρόκειται να της χορηγηθεί πρέπει να αξιολογηθεί σύμφωνα με το κοινοτικό πλαίσιο ενισχύσεων στην αυτοκινητοβιομηχανία (θα αναφέρεται στο εξής ως «κοινοτικό πλαίσιο»).

Σύμφωνα με το σημείο 3.2 στοιχείο α) του κοινοτικού πλαισίου, για να αποδειχθεί η αναγκαιότητα μιας περιφερειακής ενίσχυσης, ο αποδέκτης της ενίσχυσης πρέπει να αποδείξει σαφώς ότι διαθέτει μια οικονομικά βιώσιμη εναλλακτική λύση για την εγκατάσταση του επενδυτικού του σχεδίου. Εάν κανένα άλλο νέο ή υφιστάμενο εργοστάσιο του ομίλου δεν μπορεί να δεχθεί την υπόψη επένδυση, η επιχείρηση κατανάγκην θα εφαρμόσει το σχέδιο της στο μόνο εργοστάσιο που θα μπορούσε να τη δεχθεί, ακόμη και χωρίς ενίσχυση.

⁽²⁾ ΕΕ C 279 της 15.9.1997, σ. 1.

⁽³⁾ Η παρούσα καθαρή αξία της κρατικής ενίσχυσης είναι 250,4 εκατομμύρια βελγικά φράγκα.

⁽¹⁾ Η Επιτροπή σημειώνει ότι η εν λόγω πρόταση δεν είχε εγκριθεί από την Επιτροπή κατά το χρόνο της απόφασης αυτής.

Στις πληροφορίες που δόθηκαν από το Βέλγιο, αναφέρεται ότι η θέση της Ford Genk είναι ιδανική για την εν λόγω επένδυση, και δεν μπορεί να αποδειχθεί η γεωγραφική «κινητικότητα» του σχεδίου. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν έχει αποδειχθεί από τον αποδέκτη της ενίσχυσης ότι υπάρχει μια οικονομικά βιώσιμη εναλλακτική θέση για το σχέδιο, και ως εκ τούτου έχει σοβαρές επιφυλάξεις ως προς την αναγκαιότητα της ενίσχυσης.

KEIMENO THΣ EΠICTOΔHΣ

«Met dit schrijven stelt de Commissie België ervan in kennis, dat zij na onderzoek van de door uw autoriteiten met betrekking tot de bovengenoemde steunmaatregel verstrekte inlichtingen heeft besloten de procedure van artikel 88, lid 2, EG-Verdrag in te leiden.

1. Procedure

Op 26 juli 1999 hebben de Belgische autoriteiten overeenkomstig artikel 88, lid 3, EG-Verdrag het bovengenoemde steunvoornemen bij de Commissie aangemeld.

De Commissie verzocht België om bijkomende informatie bij brieven van 22 september 1999, 6 december 1999 en 9 februari 2000. De Belgische autoriteiten hebben geantwoord bij brieven van 25 oktober 1999, 7 januari 2000 en 28 februari 2000.

2. Een gedetailleerde beschrijving van de steun

De begunstigde van de steun is Ford Werke AG Fabrieken te Genk („Ford Genk”). Ford Genk is gevestigd te Genk in de provincie Limburg in Vlaanderen, België. Ford Genk is volledig in handen van Ford Werke AG. De omzet van Ford Werke AG bedroeg in 1998 27,8 miljard DEM en de nettowinst bedroeg 146,2 miljoen DEM. De omzet van Ford Genk bedroeg in 1998 166,3 miljard BEF en de nettowinst bedroeg 860 miljoen BEF.

De steun in kwestie is regionale investeringssteun voor de omschakeling van de Ford-fabriek te Genk met het oog op de invoering van een nieuw „Ford Transit”-model (VE184/185). Het nieuwe „Transit”-model is hoger en langer dan het huidige model en zal beschikbaar zijn in drie verschillende lengtes, zowel in een voorwiel- als in een achterwielaangedreven uitvoering. De carrosserie van het nieuwe model is volledig verschillend van het oude model waardoor de oude faciliteiten in Genk niet opnieuw kunnen worden gebruikt. De fabriek produceert eveneens het „Ford Mondeo”-model maar de betrokken investering houdt alleen verband met de Transit. De Transit wordt eveneens geproduceerd in Southampton in het Verenigd

Koninkrijk en een beperkt aantal voertuigen wordt geassembleerd te Plonsk in Polen. De assemblageactiviteiten te Plonsk zullen ongeveer medio 2000 worden stopgezet.

Het project zou betrekking hebben op een capaciteit van 76 700 Transits per jaar te Ford Genk op een totale capaciteit van 174 900 Transits die door het Ford-concern in Europa worden geproduceerd. Volgens de raming in de aanmelding zou het project betrekking hebben op 3 716 werknemers te Genk. Zonder het project wordt het personeelsbestand van Ford Genk dat betrokken is bij de productie van Transits geraamd op 4 046. Door het project zou de capaciteit op groepsniveau worden verhoogd van 172 260 tot 174 900 Transits.

Het project loopt van januari 1998 tot december 1999. De start van de productie is gepland in januari 2000. Volgens de aanmelding bedraagt de totale investering 12,5 miljard BEF waarvan 10 906,9 miljoen BEF subsidiabel is. De subsidiabele investeringen betreffen investeringen in machines en uitrusting.

De steun zou worden toegekend op basis van de wet op de economische expansie van kleine en middelgrote ondernemingen (niet-aangemelde regeling van het Vlaams Gewest) als een niet terug te betalen subsidie van in totaal 262,5 miljoen die wordt uitbetaald over een periode van drie jaar. De verdisconteringsfactor die wordt gebruikt om de actuele nettowaarde van de staatssteun te berekenen bedraagt 4,71 %⁽⁴⁾. Derhalve bedraagt de actuele nettowaarde van de staatssteun 250,4 miljoen BEF. Ten aanzien van de totale subsidiabele investering van 10 906,9 miljoen BEF is de steunintensiteit becijferd op 2,30 % overeenkomstig de bepalingen van de communautaire kaderregeling inzake staatssteun aan de automobieliindustrie⁽⁵⁾.

De Commissie merkt op dat de nieuwe regionale-steunkaart, overeenkomstig punt 6.3 van de richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen⁽⁶⁾, van toepassing zal zijn op het project aangezien het een ad hoc-steunmaatregel betreft. Volgens het Belgische voorstel voor een nieuwe regionale-steunkaart zou het project gevestigd zijn in een gebied in de zin van artikel 87, lid 3, onder c), EG-Verdrag met een steunplafond van 10 %. De Commissie merkt op dat dit voorstel op het tijdstip van deze beschikking nog niet was goedgekeurd door de Commissie.

3. Beoordeling van de steunmaatregel

Volgens artikel 87, lid 1, EG-Verdrag zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt. Volgens de vaste rechtspraak van de Europese rechterlijke instanties is voldaan aan het criterium van de ongunstige beïnvloeding van het handelsverkeer zodra de begunstigde een economische activiteit uitoefent waarin sprake is van handelsverkeer tussen lidstaten.

⁽⁴⁾ Op het tijdstip van de aanmelding — juli 1999.

⁽⁵⁾ PB C 279 van 15.9.1997, blz. 1.

⁽⁶⁾ PB C 74 van 10.3.1998, blz. 9.

De Commissie merkt op dat de aangemelde steun wordt verleend via staatsmiddelen aan een individuele onderneming die daardoor begunstigd wordt omdat aldus de kosten worden beperkt die zij normaliter zou moeten dragen indien zij het aangemelde investeringsproject ten uitvoer wil leggen. Bovendien is de begunstigde van de steun, Ford Werke AG fabrieken te Genk, een onderneming die auto's fabriceert en verkoopt hetgeen een economische activiteit is waarin er handelsverkeer bestaat tussen lidstaten. Derhalve valt de betrokken steun in het toepassingsgebied van artikel 87, lid 1, EG-Verdrag.

Ford Genk is actief in de automobiellindustrie. Derhalve moet de aan het bedrijf verleende steun worden beoordeeld als regionale steun overeenkomstig de kaderregeling inzake staatssteun aan de automobiellindustrie⁽⁷⁾ (de kaderregeling automobiellindustrie).

De Commissie merkt op dat de regeling op grond waarvan de steun zou worden toegekend, niet is aangemeld noch goedgekeurd. Om die reden wordt de steun beschouwd als een ad hoc-steunmaatregel. Derhalve moet de steunmaatregel overeenkomstig punt 2.2 onder b) van de kaderregeling automobiellindustrie van tevoren bij de Commissie worden aangemeld op grond van artikel 88, lid 3, EG-Verdrag behalve wanneer de maatregel voldoet aan de drempels en voorschriften die van toepassing zijn op de minimis-steun. Aangezien een steunbedrag van 250,4 miljoen BEF de drempels van de de minimis-regel overschrijdt voldoet de steunmaatregel in kwestie aan de aanmeldingsvereisten van de kaderregeling automobiellindustrie.

De Commissie merkt op dat het project volgens het Belgische voorstel voor de nieuwe regionale-steunkaart gevestigd zou zijn in een steungebied in de zin van artikel 87, lid 3, onder c), EG-Verdrag waar een regionaal steunplafond van 10 % van toepassing is. Ongeacht de beoordeling van de nieuwe regionale-steunkaart door de Commissie, heeft zij bij de beoordeling van de verenigbaarheid van het project in dit stadium aangenomen dat het project gevestigd zou zijn in een steungebied.

Volgens de kaderregeling automobiellindustrie moet de Gemeenschap erover waken dat de verleende steun evenredig is aan de ernst van de problemen die moeten worden verholpen en noodzakelijk is voor de verwezenlijking van het project. De Commissie kan overheidssteun in de automobiellindustrie slechts goedkeuren voor zover is voldaan aan het evenredigheids- en het noodzakelijkheids criterium.

Volgens punt 3.2 onder a), van de kaderregeling automobiellindustrie moet de begunstigde onderneming, om de noodzakelijkheid van een regionale steunmaatregel te bewijzen, op duidelijke wijze aantonen, dat zij over een economisch levensvatbaar alternatief beschikt voor de vestiging van haar project of deelproject(en). Wanneer de betrokken investering op geen enkel ander nieuw of bestaand fabrieksterrein van het concern kan worden uitgevoerd, zal de onderneming immers verplicht zijn haar project uit te voeren op de enige mogelijke vestigingsplaats zelfs zonder steun.

Aan de hand van deze levensvatbare alternatieve vestiging wordt de mobiliteit van het project vastgesteld: die mobiliteit kan eventueel door de investeerder worden bewezen aan de hand van de studies die hij heeft verricht om de uiteindelijke

vestigingsplaats vast te stellen. Deze alternatieve locatie heeft niet noodzakelijk in de Europese Gemeenschap te liggen. De Commissie controleert echter wel de waarschijnlijkheid van het alternatief, in het bijzonder met het oog op de betrokken markten. Alvorens een regionale maatregel goed te keuren, onderzoekt de Commissie derhalve de geografische mobiliteit van een aangemeld project — nadat zij heeft onderzocht of de regio van bestemming in aanmerking komt voor communautaire steun. Voor een geografisch niet mobiel project kan geen regionale steun worden toegekend.

In de aanmelding zetten de Belgische autoriteiten uiteen dat Ford Genk de ideale locatie is voor de betrokken investering en dat de mobiliteit van het project niet kan worden aangetoond. In dit stadium konden de Belgische autoriteiten niet aantonen dat de begunstigde van de steun een economisch levensvatbare alternatieve vestiging voor het project heeft. In de verstrekte informatie wordt daarentegen erkend dat Genk de ideale locatie is. Op grond daarvan is de Commissie van mening dat het project geografisch niet voldoet aan het vereiste van de kaderregeling automobiellindustrie.

Derhalve twijfelt de Commissie aan de noodzakelijkheid van de steun. Bovendien merkt zij op dat de evenredigheid van de steun niet is behandeld. Derhalve heeft zij ernstige twijfels over de vraag of de voorgestelde steun kan worden verleend in overeenstemming met de communautaire kaderregeling inzake staatssteun aan de automobiellindustrie.

Aangezien de Commissie twijfels heeft over de mobiliteit van het project en de noodzakelijkheid van de steun, en aangezien de evenredigheid van de steun niet is aangetoond twijfelt zij derhalve of de voorgenomen steun van 262,5 miljoen BEF ten behoeve van Ford Genk verenigbaar is met de gemeenschappelijke markt.

Gelet op de bovenstaande overwegingen verzoekt de Commissie België in het kader van de procedure van artikel 88, lid 2, EG-Verdrag binnen een maand vanaf de datum van ontvangst van dit schrijven zijn opmerkingen te maken en alle dienstige inlichtingen te verstrekken voor de beoordeling van de steunmaatregel. Zij verzoekt uw autoriteiten onverwijld een afschrift van deze brief aan de potentiële begunstigde van de steunmaatregel te doen toekomen.

De Commissie wijst België op de schorsende werking van artikel 88, lid 3, EG-Verdrag. Zij verwijst naar artikel 14 van Verordening (EG) nr. 659/1999, volgens hetwelk elke onrechtmatige steun van de begunstigde kan worden teruggevorderd.»

«Par la présente, la Commission a l'honneur d'informer la Belgique que, après avoir examiné les informations fournies par vos autorités sur l'aide citée en objet, elle a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE.

1. Procédure

Le 26 juillet 1999, les autorités belges ont notifié à la Commission leur intention d'octroyer l'aide susmentionnée conformément à l'article 88, paragraphe 3, du traité CE.

(7) PB C 279 van 15.9.1997, blz. 1.

La Commission a demandé des renseignements complémentaires à la Belgique par lettres des 22 septembre 1999, 6 décembre 1999 et, enfin, 9 février 2000. Les autorités belges ont répondu par lettres des 25 octobre 1999, 7 janvier 2000 et 28 février 2000.

2. Description détaillée de l'aide

L'entreprise bénéficiaire de l'aide serait Ford Werke AG Fabrieken te Genk (ci-après dénommée «Ford Genk»). Située à Genk, dans la province du Limbourg, en Flandre, Belgique, Ford Genk est détenue à part entière par l'entreprise Ford Werke AG qui, en 1998, a réalisé un chiffre d'affaires de 27,8 milliards de DEM et un bénéfice net de 146,2 millions de DEM. En 1998, le chiffre d'affaires de Ford Genk était de 166,3 milliards de BEF et son bénéfice net de 860 millions de BEF.

L'aide en question est une aide régionale à l'investissement destinée à la transformation de l'usine Ford de Genk en vue d'y fabriquer le nouveau modèle «Ford Transit» (VE 184/185). Le nouveau modèle «Transit» est plus haut et plus long que le modèle actuel et sera disponible en trois longueurs différentes, qu'il s'agisse d'une traction avant ou d'une traction arrière. Sa carrosserie étant complètement différente du modèle précédent, les anciennes installations de Genk ne peuvent être réutilisées. L'usine produit également la «Ford Mondeo», mais l'investissement en cause ne concerne que le modèle «Transit». Ces modèles «Transit» sont également fabriqués à Southampton, au Royaume-Uni, et un nombre limité de véhicules est par ailleurs assemblé à Plonsk, en Pologne, où cette activité doit cesser vers le milieu de l'année 2000.

Le projet prévoit une capacité de 76 700 «Transit» par an à l'usine Ford Genk sur un total de 174 900 pour le groupe Ford en Europe. Dans la notification, il est estimé que le projet concernerait 3 716 salariés à Genk. Sans ce projet, la main-d'œuvre de Ford Genk engagée dans la production de «Transit» est d'environ 4 046 personnes. Le projet ferait passer la capacité au niveau du groupe de 172 260 à 174 900 véhicules «Transit».

La réalisation du projet devrait s'étaler de janvier 1998 à décembre 1999. Le démarrage de la production est prévu pour janvier 2000. Selon la notification, le montant total de l'investissement s'élève à 12,5 milliards de BEF. Sur ce montant, l'investissement susceptible de bénéficier de l'aide atteindrait 10 906,9 millions de BEF et porterait sur les machines et l'équipement.

L'aide serait octroyée sur la base de la loi d'expansion économique des petites et moyennes entreprises, régime non notifié du ministère de la Communauté flamande, sous la forme d'une aide financière non remboursable de 262,5 millions de BEF versée sur trois ans. Le taux d'actualisation utilisé pour estimer la valeur nette actuelle de l'aide d'État est de 4,71 % ⁽¹⁾ ainsi, la valeur nette actuelle de l'aide d'État peut être évaluée à 250,4 millions de BEF. Pour ce qui est de l'investissement susceptible de bénéficier de l'aide d'une valeur de 10 906,9 millions de BEF, l'intensité de l'aide est estimée à 2,30 %

⁽¹⁾ Au moment de la notification — juillet 1999.

conformément aux dispositions de l'encadrement communautaire des aides d'État pour le secteur automobile ⁽²⁾.

La Commission constate que, vu la nature *ad hoc* de l'aide, en vertu du point 6.3 des lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale ⁽³⁾, la nouvelle carte des aides régionales pour les régions assistées s'appliquera à ce projet. Sur la base de la proposition de nouvelle carte des aides régionales présentée par la Belgique, le projet serait situé dans une région assistée qui, conformément à l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE, est susceptible de recevoir des aides à finalité régionale dans la limite d'un plafond de 10 %. La Commission constate que, à la date de la présente décision, elle n'a pas approuvé cette proposition.

3. Appréciation de l'aide

En vertu de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, toute aide octroyée par un État membre ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui fausse ou qui menace de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions, dans la mesure où elle affecte les échanges entre États membres, est incompatible avec le marché commun. Conformément à la jurisprudence constante des juridictions des Communautés européennes, les échanges sont réputés affectés si l'entreprise bénéficiaire exerce ses activités dans un secteur où il y a des échanges entre États membres.

La Commission constate que l'aide notifiée est octroyée à une société privée au moyen de ressources d'État et qu'elle la favorise en réduisant les coûts qu'elle aurait normalement dû supporter pour réaliser le projet d'investissement notifié. De plus, l'entreprise bénéficiaire de l'aide, Ford Werke AG Fabrieken te Genk, est une société qui fabrique et commercialise des automobiles, activité relevant d'un secteur où il y a des échanges entre États membres. Par conséquent, l'aide en cause entre dans le champ d'application de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

Ford Genk exerce ses activités dans le secteur automobile. L'aide qui lui est octroyée doit donc être examinée en tant qu'aide régionale conformément à l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur automobile ⁽⁴⁾ (ci-après dénommé «encadrement»).

La Commission constate que le régime en application duquel l'aide serait octroyée n'a pas été notifié ni autorisé, et elle considère donc qu'il s'agit d'une aide *ad hoc*. Par conséquent, elle doit, conformément au point 2.2 b) de l'encadrement, être notifiée à la Commission préalablement à son octroi sur la base de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE, sauf si elle respecte les seuils et les règles applicables aux aides *de minimis*. L'aide de 250,4 millions de BEF dépasse le seuil de la clause *de minimis* et a satisfait à l'obligation de notification de l'encadrement.

⁽²⁾ JO C 279 du 15.9.1997, p. 1.

⁽³⁾ JO C 74 du 10.3.1998, p. 9.

⁽⁴⁾ JO C 279 du 15.9.1997, p. 1.

La Commission constate que, sur la base de la proposition de nouvelle carte des aides régionales présentée par la Belgique, le projet serait situé dans une région assistée qui, conformément à l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE, est susceptible de recevoir des aides à finalité régionale dans la limite d'un plafond de 10 %. Sans préjudice de son appréciation de cette nouvelle carte, la Commission est partie de l'hypothèse, dans son examen de la compatibilité du projet au stade actuel, que le projet serait effectivement situé dans une région assistée.

Conformément à l'encadrement, la Commission doit s'assurer que l'aide octroyée est à la fois proportionnée à la gravité des problèmes qu'elle doit contribuer à résoudre et nécessaire à la réalisation du projet. Ces deux conditions — proportionnalité et nécessité — doivent être remplies pour que la Commission autorise une aide d'État dans le secteur automobile.

Conformément au point 3.2 a) de l'encadrement, l'entreprise bénéficiaire de l'aide doit, pour démontrer la nécessité d'une aide régionale, prouver de manière claire qu'elle possède une alternative économiquement viable pour l'implantation de son projet ou de sous-parties de ce 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 la seule usine d'accueil possible, même en l'absence d'aide.

L'existence de cette alternative viable définit la mobilité du projet; cette dernière peut, le cas échéant, être démontrée par l'investisseur en s'appuyant sur les études qu'il a effectuées, destinées à déterminer le lieu final d'installation. Ce site alternatif n'est pas nécessairement localisé dans la Communauté. Toutefois, la Commission contrôle la vraisemblance de l'alternative, en particulier au regard des marchés concernés.

Dès lors, pour autoriser une aide régionale, la Commission étudie le caractère de mobilité géographique du projet notifié — après avoir vérifié si la région de destination est susceptible de recevoir des aides conformément au droit communautaire. Aucune aide régionale ne peut être autorisée pour un projet ou les parties d'un projet géographiquement non mobiles.

Dans la notification, les autorités belges expliquent que Ford Genk est le site idéal pour l'investissement en question et que la mobilité du projet ne peut pas être démontrée. En l'état actuel des choses, les autorités belges n'ont pas été en mesure de prouver que l'entreprise bénéficiaire de l'aide possédait une alternative économiquement viable pour le projet. Au contraire, selon les diverses informations fournies, elles admettent que Genk est le site idéal. La Commission est, par conséquent, amenée à considérer que, d'un point de vue géographique, le projet ne répond pas aux exigences de mobilité de l'encadrement.

En conséquence, la Commission émet des doutes quant à la nécessité de l'aide. De plus, elle constate que la question de la proportionnalité de l'aide n'a pas été abordée. Dès lors, elle doute sérieusement que l'aide proposée puisse être octroyée conformément à l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur automobile.

Par conséquent, puisqu'elle doute de la mobilité du projet et, de ce fait, de la nécessité de l'aide et puisque la proportionnalité de l'aide n'a pas été démontrée, la Commission doute que l'aide envisagée de 262,5 millions de BEF en faveur de Ford Genk soit compatible avec le marché commun.

Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission, dans le cadre de la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, enjoint à la Belgique de lui présenter ses observations et de lui fournir toute information utile pour l'évaluation de l'aide, dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente. Elle invite les autorités belges à transmettre immédiatement une copie de cette lettre au bénéficiaire potentiel de l'aide.

La Commission rappelle à la Belgique l'effet suspensif de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE et attire son attention sur l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil, dans lequel il est précisé que toute aide octroyée illégalement peut faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.»