

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

Ministère de l'Industrie

**CAHIER DES CHARGES RELATIF AUX CONDITIONS ET AUX
MODALITES D'EXERCICE DE L'ACTIVITE DE CONSTRUCTION DE
VEHICULES**

AOUT 2020

CHAPITRE 1^{er}

CONDITIONS TECHNIQUES PARTICULIERES

Article 1er. — Le présent cahier des charges a pour objet de fixer les conditions et les modalités auxquelles doit souscrire l'investisseur pour l'exercice de l'activité de construction de véhicules.

Art. 2. — Conditions requises pour l'investisseur étranger :

L'investisseur étranger, dans un investissement industriel de construction de véhicules, doit répondre aux conditions suivantes :

- être un acteur mondial de premier rang dans le domaine de la construction de véhicules ;
- s'engager à apporter son savoir-faire technologique ;
- en cas de financement bancaire partiel, être caution solidaire, en matière de garantie ;
- présenter l'étude technique du projet effectuée par des bureaux d'études spécialisés, sous contrat directement avec la maison mère, et financée par cette dernière ;
- apporter, au lancement du projet, un minimum de 30% en fonds propres du montant global de l'investissement, pour son financement.

Art. 3. — Conditions requises pour l'investisseur algérien :

L'investisseur algérien, dans un investissement industriel de construction de véhicules, doit répondre aux conditions suivantes :

- disposer d'une assiette financière en fonds propres représentant, au minimum, 30% de sa participation dans le montant total de l'investissement envisagé ;
- une aptitude à la mise en place et à la gestion d'un investissement industriel, concrétisée par une précédente expérience d'un minimum de cinq (5) ans dans une activité de production industrielle, sans incidents de gestion ou de paiement de ses obligations financières, ni infractions majeures constatées ;
- disposer d'une solvabilité sur fonds propres et garanties matérielles ;
- les plans d'investissement doivent prévoir de bloquer sur compte, ses apports d'au moins 30% ;
- dans les cas d'une entité économique relevant du secteur public marchand, la caution de l'Etat, remplace les garanties exigées ci-dessus, autres que celles exigibles sur les actifs de cette entité ;
- présenter une situation à jour, en matière fiscale et parafiscale, sur l'intégralité des activités dans lesquelles sa caution ou sa gestion sont engagées ;

— présenter l'étude technique du projet, effectuée par des bureaux d'études spécialisés pour le volet technique et le volet financier du projet.

Les investisseurs algériens peuvent se constituer en groupe au titre d'une nouvelle entité de droit algérien créée à cet effet, en remplissant pour chacun d'entre eux les

conditions ci-dessus citées.

Art. 4. — Conditions requises dans le cas d'un partenariat avec un investisseur étranger:

L'investissement industriel de construction de véhicules, dans le cadre d'un partenariat doit répondre aux conditions suivantes :

- limiter tout financement bancaire local, au seuil maximum de 40% du coût du projet ;
- apporter les parts de capitaux leur incombant fixées dans le pacte d'actionariat ;
- en cas de financement bancaire partiel, le partenaire étranger doit être en caution solidaire avec la ou les parties algériennes, en matière de garantie, à hauteur de sa quote-part dans l'actionariat ;
- le partenaire étranger doit être détenteur, dans la société de droit algérien créée à cet effet, d'une participation minimale de 30 % de son capital social ;
- le partenaire étranger doit présenter et garantir l'étude technique du projet ;
- la présentation d'un protocole d'accord et/ou accord de partenariat, dont l'économie est précisée dans l'article 5 ci-dessous, indiquant que l'investissement projeté s'inscrit dans le cadre d'un partenariat industriel entre un investisseur algérien et un partenaire étranger de premier rang et de renommée mondiale, propriétaire de la marque.

Art. 5. — Le protocole d'accord et/ou accord de partenariat, visé à l'article 4 ci-dessus, doit préciser :

- l'objet et la forme juridique de la société ;
- la durée du partenariat ;
- la répartition des actions ou parts sociales entre les parties prenantes du projet ;
- le processus de maturation du projet, son planning ainsi que le rôle de chacune des parties ;
- le plan de financement de l'investissement ;
- le taux d'intégration projeté au départ et selon les étapes précisées dans le cahier des charges, ainsi que la nature des composants et services à intégrer ;
- les types, modèles et volumes totaux de véhicules à produire annuellement, avec la proportion de chaque modèle dans cette production ;
- l'engagement du constructeur propriétaire de la marque en matière de participation effective à la réussite du projet, dans les volets suivants :
 - la réalisation des infrastructures et équipements de base de l'usine ;
 - la prise en charge technique à l'exécution ;
 - l'assistance à l'adaptation des produits à une utilisation spécifique (véhicules industriels, utilitaires et spécifiques), le cas échéant ;
 - le plan de formation technique du personnel de maîtrise et de l'exécution de la société, envisagé ;
 - le plan de formation de l'encadrement local, en matière de management industriel et de gestion des chaînes de production ;
 - le plan de formation et de qualification du personnel de la société doit être défini et mis en œuvre, selon les normes et standards du constructeur.

- le contrat de licence de production, le savoir-faire et l'intégration locale telle que prévue par le présent cahier des charges ;
- les projections de recours à la sous-traitance locale et l'intégration locale telle que prévue par le présent cahier des charges ;
- une clause faisant référence à la loi relative à la prévention et à la lutte contre la corruption, en vigueur en Algérie ;
- le droit applicable (droit algérien).

CHAPITRE 2

ENGAGEMENTS, OBLIGATIONS ET GARANTIES

Art. 6. — L'investisseur est tenu de réaliser des installations et des équipements de production de véhicules appropriés et conformes aux spécifications techniques de la marque d'origine.

Art. 7. — Les véhicules à produire doivent répondre aux normes de sécurité et de protection de l'environnement prévues par la législation et la réglementation en vigueur, ainsi qu'aux critères de qualité du pays d'origine.

Art. 8. — Les véhicules à produire doivent être dotés de dispositifs répondant aux spécifications techniques en matière de sécurité, prévues par la législation et la réglementation en vigueur.

Art. 9. — L'inclusion d'une chaîne d'emboutissage, de soudure et de peinture au départ de l'activité est un préalable à l'obtention de la décision d'évaluation technique.

Art. 10. — Un projet de production de véhicules ne peut en aucun cas, intégrer dans sa gamme de production locale, plus de quatre (4) modèles au choix, incluant le touristique ou l'utilitaire.

Pour les véhicules automobiles légers à usage de transport de personnes ou de marchandises, la limite de la cylindrée ne saurait être supérieure à 2000 cm³ pour les véhicules touristiques et à 3000 cm³ pour les véhicules utilitaires de transport de marchandises.

Les constructeurs de véhicules de transport collectif, lourds ou d'engins roulants, véhicules à usages spéciaux ou de matériel agricole roulant, ont le choix de la gamme qu'ils souhaitent produire localement.

Art. 11. — Un projet de production de véhicules ne peut intégrer dans sa ligne de production des modèles de marques différentes sur le même site, même si le partenaire étranger est détenteur du capital des marques en question en bourse ou impliqué dans leur gestion directe.

Art. 12. — Le constructeur doit assurer, à sa charge, au profit du client la garantie du véhicule livré, telle que prévue par la réglementation en vigueur.

Les produits issus des activités visées par le présent décret doivent être garantis contre les défauts de construction et les vices apparents et/ou cachés.

Le constructeur est tenu d'engager des campagnes de rappel, en cas de défauts de conception et de sécurité décelés sur un modèle ou un lot de véhicules.

Art. 13. — Les pièces de première monte doivent être garanties par le constructeur ou ses fournisseurs homologués et elles ne peuvent, en aucun cas, faire l'objet de rejet et être admises aux opérations de cafutage, le cas échéant, celles-ci restent à la charge de la maison mère ou de ses fournisseurs homologués.

En cas de détérioration en cours d'acheminement de pièces, d'organes ou de parties d'organes, la garantie est couverte par les fournisseurs ou des assurances contractées à cet effet.

Art. 14. — Les composants, pièces et parties importés destinés à la première monte ne peuvent, en aucun cas, faire l'objet de revente en l'état.

Art. 15. — Le constructeur s'engage à assurer la disponibilité des pièces de rechange et accessoires au niveau de son réseau de distribution.

En cas de cessation de l'activité, l'investisseur est tenu d'assurer, à travers son réseau de distribution, la disponibilité de la pièce de rechange et accessoires d'origine ou de qualité équivalente homologuée par le constructeur sur une durée minimale de dix (10) ans.

CHAPITRE 3

INTEGRATION

Art. 16. — Le constructeur s'engage à adopter une démarche industrielle opérationnelle pour une intégration locale au niveau de son usine et/ou en faisant appel à la sous-traitance.

Les investisseurs peuvent se regrouper pour lancer des opérations de partenariat de production d'ensembles, sous-ensembles, organes et composants automobiles dans le cadre d'une intégration locale.

Art. 17. — Le constructeur est tenu de mobiliser ses sous-traitants et ses équipementiers étrangers à s'impliquer en Algérie pour la réalisation des investissements de production d'ensembles, sous-ensembles, organes et composants de véhicules.

Art. 18. — Par taux d'intégration, il y a lieu d'entendre, au sens du présent cahier des charges, l'atteinte d'un taux minimum des activités réalisées en Algérie concourant à la production du produit final, soit en usine ou par la sous-traitance locale.

Les achats locaux, issus de la sous-traitance locale, sont comptabilisés en tant qu'intégration locale et concernent les matières, les pièces de première monte, les composants fabriqués localement et justifiés d'un taux d'intégration conformément à la réglementation en vigueur.

La logistique et les frais de gestion étant à comptabiliser en rapport avec la plus-value

locale, après soustraction des consommations brutes de matières et produits intégrés ou importés.

Le taux d'intégration est défini par la formule suivante :

$$\text{Taux d'intégration} = 100 * \frac{\text{CL} + \text{AL}}{\text{CL} + \text{AL} + \text{AI}}$$

CL : coûts locaux (coût de revient des pièces fabriquées par l'usine pour elle-même, salaires et formation).

AL : valeur des achats locaux (pièces fabriquées localement, matière locale lorsqu'elle n'est pas incluse dans les coûts locaux).

AI : valeur des achats à l'importation : ne peut, en aucun cas, être égale à celle du véhicule fini sur un autre marché, et la valeur du véhicule fini local supérieure, tous agrégats cumulés.

Art. 19. — Tout investissement portant sur la construction de véhicules dans le cadre du régime fiscal préférentiel, doit intégrer la production de châssis et de carrosseries et de toutes parties métalliques embouties ou mécano-soudées, ainsi que leur traitement de surface, peinture et poinçonnage local, au lancement de la construction de véhicules.

Art. 20. — Le constructeur s'engage à atteindre un taux d'intégration d'au moins, 50% au bout de la cinquième année en passant par les étapes visées à l'article 14 du présent décret.

Art. 21. — L'investisseur est tenu de transmettre annuellement au ministère chargé de l'industrie, un rapport d'expertise sur le niveau d'intégration atteint établi par un expert agréé par le ministère chargé de l'industrie.

Art. 22. — L'approvisionnement en composants, pièces et parties importées non encore intégrées localement, ne peut s'effectuer qu'auprès du constructeur ou de ses fournisseurs habituels homologués.

Art. 23. — L'investisseur est tenu au respect des dispositions du présent cahier des charges et de se soumettre au contrôle des services habilités, notamment ceux relevant du ministère chargé de l'industrie.

L'inobservation des obligations prévues par les dispositions du présent cahier des charges, entraîne l'exclusion du bénéfice du dispositif fiscal préférentiel, sans préjudice des autres dispositions prévues par la législation et la réglementation en vigueur.

Art. 24. — En cas de détournement de l'avantage consenti, outre les sanctions prévues par la législation et la réglementation en vigueur, les sanctions suivantes sont appliquées partiellement ou en intégralité :

- le retrait et/ou le remboursement des avantages de l'investissement accordés dans le cadre du dispositif de l'agence nationale du développement de l'investissement (ANDI) ;
- la révision des conditions de la concession de terrain ;

- la mise en œuvre des sanctions pécuniaires prévues par la loi de finances pour 2019 ;

- la suspension des avantages fiscaux prévus par le dispositif fiscal préférentiel pour une durée qui ne peut être inférieure à un (1) an ;

- la restitution des avantages consentis pour les quantités importées, objet du détournement ;

- l'application des pénalités fiscales prévues en matière d'infractions fiscales ;

- le retrait définitif de l'agrément par les services concernés du ministère chargé de l'industrie.

Ampliation en est faite aux services concernés par la mise en œuvre du présent dispositif du ministère du commerce et des finances.

A, le

Lu et approuvé

FICHE D'ENGAGEMENT

Je soussigné :.....

Agissant en ma qualité de : pour le compte de la société :.....

Forme juridique :.....

Numéro du registre du commerce :.....

Numéro d'identification fiscale :.....

Adresse du siège social :.....

Wilaya :.....

Déclare :

— avoir pris connaissance de la législation et de la réglementation en vigueur.

— avoir pris connaissance de la nature des exigences requises pour l'exercice de l'activité de construction de véhicules prévues par l'article 60 de la loi de finances complémentaire pour 2020.

Atteste :

— que tous les renseignements contenus dans ma demande d'agrément pour l'exercice de l'activité de construction de véhicules sont exacts ;

— que je suis informé que toute fausse déclaration entraînera les sanctions prévues par la législation et la réglementation en vigueur ;

— être d'accord avec l'ensemble des conditions et modalités d'exercice de l'activité de construction de véhicules, objet de ma demande.

M'engage à :

- Veiller au respect des dispositions de la législation et de la réglementation en vigueur ;
- Utiliser les matières premières importées ou acquises localement, ainsi que les composants acquis auprès de sous-traitants activant dans la production d'ensembles et de sous-ensembles destinés aux produits et équipements des industries mécaniques, électroniques et électriques ayant fait l'objet des exemptions ;
- Informer, dans les délais impartis, les services concernés du ministère chargé de l'industrie de toute modification des renseignements contenus dans le dossier de la demande de bénéfice des exemptions.

En foi de quoi, le représentant habilité a signé la présente fiche d'engagement.

A....., le

Signature
(Qualité du signataire dûment habilité)