

II

(Akty, których publikacja nie jest obowiązkowa)

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 19 stycznia 2005 r.

w sprawie pomocy państwa, jakiej Włochy zamierzają udzielić Società Consortile De Tomaso srl oraz UAZ Europa srl wchodzącym w skład grupy De Tomaso

(notyfikowana jako dokument nr C(2005) 40)

(Jedynie tekst w języku włoskim jest autentyczny.)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2006/260/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia swoich uwag zgodnie z wyżej wymienionymi artykułami ⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

I. POSTĘPOWANIE

- (1) Pismem z dnia 18 grudnia 2002 r. władze Włoch poinformowały Komisję o planie pomocy regionalnej na rzecz Società Consortile De Tomaso srl oraz UAZ Europa srl. Dnia 4 lutego 2003 r. Komisja zwróciła się o udzielenie dodatkowych informacji. Władze Włoch dwukrotnie, 12 marca i 22 kwietnia, zwróciły się o przedłużenie czasu na odpowiedź, po czym przesłały informacje w piśmie z dnia 26 maja 2003 r.
- (2) Pismem z dnia 24 lipca 2003 r. Komisja poinformowała Włochy o decyzji wszczęcia postępowania przewidzianego w art. 88 ust. 2 Traktatu WE dotyczącej wyżej wspomnianej pomocy.
- (3) Decyzja o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽²⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia swoich uwag.
- (4) Komisja nie otrzymała uwag od zainteresowanych stron.

- (5) Włochy przedstawiły uwagi z chwilą wszczęcia postępowania, tj. dnia 13 października 2003 r. Dnia 6 lutego 2004 r. Komisja zażądała od Włoch wyjaśnień, a dnia 17 lutego 2004 r. odbyło się spotkanie między służbami Komisji, władzami Włoch oraz przedstawicielami zainteresowanej spółki. W piśmie z dnia 23 kwietnia 2004 r. Włochy dostarczyły dodatkowych informacji. 30 kwietnia włoski Minister Produkcji wysłał pismo do Komisji zwracając się z prośbą o szybkie rozwiązanie omawianej sprawy. Komisja odpowiedziała na jego pismo dnia 18 czerwca 2004 r.

II. SZCZEGÓŁOWY OPIS POMOCY

- (6) Przewidziana pomoc zostałaby przyznana Società Consortile De Tomaso srl oraz UAZ Europa srl należącym do grupy De Tomaso (zwanej dalej „De Tomaso”). Obecnie De Tomaso produkuje, w ilości bardzo ograniczonej, samochody sportowe o wysokich osiągnięciach. W ocenie Włoch De Tomaso zalicza się do małych i średnich przedsiębiorstw zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 70/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy państwa dla małych i średnich przedsiębiorstw ⁽³⁾ (zwane dalej „rozporządzeniem MŚP”).

Projekt
- (7) De Tomaso zamierza otworzyć na terenie wcześniej niezagospodarowanym nowy zakład produkcyjny (inwestycja od podstaw), który po ukończeniu będzie w stanie:

⁽¹⁾ Dz.U. C 227 z 23.9.2003, str. 2.

⁽²⁾ Zob. przypis nr 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 10 z 13.1.2001, str. 33, ostatnio zmieniony rozporządzeniem Komisji (WE) nr 364/2004 (Dz.U. L 63 z 28.2.2004, str. 22).

- a) montować ok. 40 tys. sztuk rocznie modelu Simbir - samochodu terenowego produkowanego przez rosyjskiego producenta samochodów UAZ;
- b) wytwarzać ok. 8 tys. sztuk rocznie modelu Vallelunga - sportowego sedana oraz 300 sztuk rocznie modelu Pantera - luksusowego samochodu sportowego.

Projekt rozpocznie się natychmiast po zatwierdzeniu przez Komisję pomocy, a zakończenie prac przewiduje się na rok 2006. Produkcja samochodów rozpocznie się już w 2005 roku.

- (8) Projekt powinien zostać zrealizowany we Włoszech w miejscowości Cutro w Kalabrii - regionie kwalifikującym się do pomocy w rozumieniu art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu, w ramach lokalnie ustalonego pułapu wynoszącego 50% ekwiwalentu dotacji brutto (*) (EDB) na lata 2000-2006.
- (9) Według władz włoskich projekt ma charakter mobilny - De Tomaso rozpatruje alternatywne lokalizacje w Timisoarze (Rumunia) dla modelu Simbir oraz w Modenie (Włochy) dla modeli Vallelunga i Pantera. W Timisoarze byłaby to inwestycja od podstaw na terenie wcześniej niezagospodarowanym, natomiast w Modenie inwestycja polegałaby na rozbudowie istniejącego zakładu De Tomaso, w którym produkowany jest obecnie, w bardzo ograniczonych ilościach, model Guarà - samochód sportowy o wysokich osiąгах.
- (10) Według danych przedstawionych w zgłoszeniu De Tomaso zamierza zainwestować kwotę nominalną 218 760 000 EUR (wartość zaktualizowana - 206 912 337 EUR, którą oblicza się przyjmując za rok odniesienia rok 2003 i stopę dyskontową w wysokości 5,06% (4)). Władze Włoch uznały, że całość inwestycji kwalifikuje się do pomocy.

Podstawa prawna i wysokość pomocy

- (11) Zgłoszona pomoc, pod warunkiem zatwierdzenia jej przez Komisję, została przyznana w formie dwufazowego planu dwóm spółkom będącym własnością De Tomaso. Pierwsza dotacja bezpośrednia w wysokości nominalnej 9 519 817 EUR na rzecz UAZ Europa srl została zatwierdzona w kwietniu 2001 roku, podczas gdy drugą, w wysokości nominalnej 168 490 000 EUR, na rzecz Società Consortile De Tomaso srl, zatwierdzono w sierpniu 2002 r. Dotacje zostałyby wypłacone w latach 2004-2008. Pomoc mieści się w programach pomocy zatwierdzonych przez Komisję (5), przewidzianych ustawą „Misure in favore delle attività produttive nelle aree depresse del Paese” (ustawą o działaniach na rzecz produkcji w słabo rozwiniętych gospodarczo regionach kraju) (zwaną dalej ustawą 488/1992) oraz ustawą „Misure di razionalizzazione della finanza pubblica” (ustawą o działaniach na rzecz racjonalizacji finansów publicznych) (zwaną dalej ustawą 662/1996).

(*) Istotny błąd: powinno być - ekwiwalentu dotacji netto

(4) Wartość 5,06% figuruje w tabeli pomoc państwa - stopy referencyjne i dyskontowe obowiązujące od 1 sierpnia 1997 r. i odpowiada wartości z roku 2002 roku zgłoszenia (zob. http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/others/reference_rates/pl.pdf).

(5) Decyzja Komisji z 12 lipca 2000 r. w sprawie niewnoszenia sprzeciwu do sprawy nr 715/99, opublikowana w Dz.U. C 278 z 30.9.2000, str. 26.

- (12) Ponieważ obydwie dotacje dotyczą tego samego projektu, władze Włoch zgłosiły je razem. Łącznie pomoc dla De Tomaso wyniosłoby zatem nominalnie 178 008 817 EUR (wartość zaktualizowana - 155 640 104 EUR, którą oblicza się przyjmując za rok odniesienia rok 2003 i stopę dyskontową w wysokości 5,06%). Intensywność pomocy zgłoszonej przez władze Włoch wynosi 75,22% EDB.

- (13) Zdaniem Włoch projektowi nie została przyznana żadna inna pomoc ani dofinansowanie wspólnotowe.

Przyczyny wszczęcia postępowania

- (14) W decyzji o wszczęciu postępowania z dnia 23 lipca 2003 r. Komisja wyraziła wątpliwości, czy De Tomaso ma cechy MŚP. Komisja wyraziła również wątpliwości dotyczące różnych elementów analizy kosztów i korzyści (AKK), a w szczególności:

- a) porównywalności projektów w wybranej lokalizacji i lokalizacjach alternatywnych;
- b) przeprowadzonego w AKK porównania kosztów inwestycji;
- c) przeprowadzonego w AKK porównania kosztów operacyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem kosztów pracy i transportu za granicę.

III. UWAGI WŁOCH

- (15) Dnia 13 października 2003 r. Włochy nadesłały uwagi dotyczące wszczęcia postępowania. Następnie podczas spotkania, które odbyło się 17 lutego 2004 r. oraz w pismach z 23 i 30 kwietnia 2004 r. Włochy dostarczyły Komisji inne informacje i dokumenty.
- (16) Celem udokumentowania cech De Tomaso jako MŚP Włochy przedstawiły szczegółowe informacje o strukturze własności oraz dane ze sprawozdań finansowych spółki Alejandro S.A., a także wyciąg z testamentu pana De Tomaso.
- (17) W kwestii porównywalności projektów, które miałyby być zrealizowane w wybranej lokalizacji i w lokalizacjach alternatywnych, Włochy utrzymują, że dla tych projektów porównywano identyczne produkcje, w identycznych ilościach, dla tej samej kombinacji produktów i przy identycznych cenach. Rozbieżności między inwestycjami niezbędnymi w lokalizacjach alternatywnych i w lokalizacji preferowanej można wyjaśnić biorąc pod uwagę specyficzny charakter tej ostatniej lokalizacji: koszty pracy oraz regulacje prawne dotyczące aspektów socjalnych, bezpieczeństwa i środowiska są w niej takie jak w północnych Włoszech, ale brak jest wykwalifikowanych robotników i ugruntowanej tradycji przemysłowej.
- (18) Zdaniem Włoch sytuacja w obu lokalizacjach alternatywnych jest diametralnie różna: w Modenie dostępni są wysoko wykwalifikowani robotnicy, gdyż jest tam gęsta sieć dostawców i producentów samochodów. W Timisoarze wykwalifikowani robotnicy dostępni są za ułamek kosztów, które poniesiono by w Cutro. Ponadto Timisoara dysponuje też logistycznym potencjałem do produkcji modelu Simbir.

- (19) Włochy podkreślają strategiczne znaczenie projektu Cutro dla rozwoju przemysłowego tego obszaru. W tym zakresie intencją De Tomaso jest stworzenie, poprzez decyzje na poziomie technologicznym, zaawansowanej struktury produkcyjnej, umożliwiającej przyswojenie najbardziej innowacyjnych technik i urządzeń oraz prowadzenie własnej działalności badawczo-rozwojowej. Projekty dotyczące lokalizacji alternatywnych skłaniają się natomiast ku bardziej tradycyjnym rozwiązaniom technologicznym.
- (20) Na podstawie powyższych rozważań Włochy utrzymują, że żądanie przez Komisję przeprowadzenia porównania identycznych projektów jest błędne i mylące, gdyż wymagałoby porównywania sytuacji hipotetycznych nieopartych rzeczywistymi intencjami spółki dokonującej inwestycji.
- (21) Włochy utrzymują także, iż porównywanie inwestycji metodą „operacja w stosunku do operacji”, jak tego wymaga Komisja w AKK, jest w odniesieniu do rozwiązań alternatywnych rzeczą niewykonalną, gdyż wymagałoby pełnego rozwinięcia projektów alternatywnych, co De Tomaso mogłaby uczynić dopiero po wyborze lokalizacji.
- (22) Niemniej Włochy przesłały nowe, bardziej szczegółowe informacje, w których porównywane są inwestycje w zakresie prasowania, spawania i lakierowania samochodów sportowych (Cutro w stosunku do Modeny) oraz końcowy montaż i lakierowanie modelu Simbir (Cutro w stosunku do Timisoary).
- (23) Zdaniem Włoch wiele z inwestycji przewidzianych w Cutro nie byłoby koniecznych w rozwiązaniu alternatywnym, gdyż możliwe byłoby dokonywanie omawianych operacji gdzie indziej (lakierowanie i testy silników) bądź też leasing dostępnych infrastruktur (trasa testowa w okolicach Modeny). Odnośnie lakierowania samochodów sportowych Włochy przedłożyły kosztorys inwestycyjny dla nowej lakierni w Modenie, aby wykazać, że lakierowanie w zakładzie w Modenie byłoby tańsze niż zlecenie go na zewnątrz, a w związku z tym pogłębiłoby w nieznacznym stopniu niekorzystne uwarunkowania Cutro. W odniesieniu do stanowiska testowania silników Włochy podkreślają, że zakład w Cutro umożliwiłby firmie De Tomaso również prace nad specjalnymi wersjami silników do przyszłej produkcji.
- (24) W odniesieniu do aspektów operacyjnych AKK Włochy wyjaśniają, że stwierdzona różnica dotycząca zapotrzebowania na robotników jest częściowo wynikiem błędu w AKK, gdyż w rozwiązaniu alternatywnym niewłaściwie oceniono liczbę kadry kierowniczej i pracowników administracyjnych niezajmujących się produkcją, co częściowo wynika z nieuwzględnienia faktu, że w Modenie zapotrzebowanie na robotników byłoby mniejsze, gdyby lakierowanie mogło odbywać się poza zakładem. Uwzględniając te dwa czynniki, Włochy dochodzą do wniosku, że w przypadku rozwiązań alternatywnych zapotrzebowanie na robotników byłoby podobne.
- (25) W zakresie kosztów transportu zagranicznego Włochy dostarczyły aktualne informacje i dokumentację dotyczącą kosztów transportu modelu Simbir z Timisoary, według której koszty te nie byłyby wyższe niż w przypadku przyjęcia Cutro za miejsce rozpoczęcia transportu w porównaniu do alternatywnej lokalizacji w Timisoarze.
- (26) Wreszcie Włochy zwracają uwagę, iż długotrwałość postępowania wpłynie negatywnie na omawianą spółkę.

IV. OCENA POMOCY

- (27) Działanie zgłoszone przez Włochy na rzecz De Tomaso stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE. Istotnie, pomoc ta byłaby przyznawana przez państwo i przy użyciu zasobów państwowych. Ponadto pomoc stanowi znaczący procent finansowania projektu i mogłaby zakłócić konkurencję wewnątrz Wspólnoty, dając De Tomaso przewagę nad spółkami konkurencyjnymi nieotrzymującymi pomocy. Wreszcie, na rynku samochodowym istnieje rozległa wymiana handlowa między Państwami Członkowskimi. Włochy nie poddają tego w wątpliwość.
- (28) Artykuł 87 ust. 2 Traktatu określa rodzaje pomocy zgodne ze wspólnym rynkiem. Zważywszy na rodzaj i przeznaczenie pomocy oraz lokalizację geograficzną spółki, do omawianego projektu nie mają zastosowania lit. a), b) i c) wyżej wymienionego ustępu. W art. 87 ust. 3 wymienia się inne formy pomocy, które można uznać za zgodne ze wspólnym rynkiem. Komisja stwierdza, że projekt powinien zostać zrealizowany w regionie Kalabria, kwalifikującym się do wsparcia zgodnie z art. 87 ust. 3 lit. a) w ramach pułapu pomocy regionalnej ustalonego na 50% ekwiwalentu dotacji netto (EDN) dla dużych przedsiębiorstw⁽⁶⁾.
- (29) Zdaniem Komisji beneficjentem omawianej pomocy jest De Tomaso, czyli grupa, w skład której wchodzi przedsiębiorstwa konsorcjum De Tomaso srl oraz UAZ Europa srl, którym przyznano by pomoc. Działalność, jaką zamierza prowadzić De Tomaso to produkcja i montaż samochodów - przedsiębiorstwo to jest zatem częścią przemysłu samochodowego w rozumieniu wymagań wspólnotowych w zakresie pomocy państwa dla przemysłu samochodowego⁽⁷⁾ (zwanym dalej „wymaganiami sektora samochodowego”), mających zastosowanie do omawianego projektu, gdyż pomoc została zgłoszona Komisji przed dniem 1 stycznia 2003 r.

⁽⁶⁾ Zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia o MŚP, kiedy MŚP realizują projekty inwestycyjne w regionach zakwalifikowanych do pomocy regionalnej zgodnie z art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu, maksymalna intensywność pomocy ustalona w karcie zatwierdzonej przez Komisję może zostać zwiększona maksymalnie o 15 punktów procentowych EDB, o ile całkowita intensywność netto pomocy na rzecz projektu nie przekroczy 75%.

⁽⁷⁾ Dz.U. C 279 z 15.9.1997, str. 1 oraz Dz.U. C 368 z 22.12.2001, str. 10.

- (30) Zarówno całkowity koszt projektu jak i kwota pomocy są wyższe od pułapów ustalonych do celów zgłoszonych dla sektora samochodowego. Pułapy te wynoszą: a) 50 mln EUR - całkowity koszt projektu; b) 5 mln EUR - całkowita kwota brutto pomocy dla projektu bez względu na to, czy pochodzi ona od państwa czy z instrumentów wspólnotowych. Zgłaszając przewidywaną pomoc na rzecz De Tomaso, władze włoskie zastosowały się do postanowień art. 88 ust. 3 Traktatu.
- (31) Zgodnie z wymaganiami dotyczącymi sektora samochodowego Komisja musi upewnić się, że przyznana pomoc będzie konieczna do realizacji projektu, a zarazem proporcjonalna do wagi problemów wymagających rozwiązania. Obydwa te kryteria - konieczność i proporcjonalność - muszą zostać spełnione, aby Komisja zezwoliła na pomoc państwa w sektorze przemysłu samochodowego.
- (32) Na podstawie ust. 2 pkt 3 lit. a) wymagań dotyczących sektora samochodowego, aby wykazać konieczność pomocy regionalnej, beneficjent pomocy musi przedłożyć jasne dowody na to, że dysponuje on alternatywną lokalizacją projektu spełniającą kryteria ekonomiczne. Jeżeli projekt polega na modernizacji i racjonalizacji istniejącego zakładu lub jeżeli wewnątrz grupy nie istnieje żaden inny nowy bądź już istniejący teren przemysłowy, w który można by w omawiany sposób zainwestować, to przedsiębiorstwo, także bez korzystania z pomocy, byłoby zmuszone do realizacji projektu w tym a nie innym miejscu. W rezultacie nie można zezwolić na pomoc regionalną dla projektu, który nie byłby mobilny geograficznie.
- (33) W omawianym przypadku, geograficzną alternatywą dla projektu, w stosunku do lokalizacji w Cutro, byłby montaż modelu Simbir oraz produkcja modeli Vallenga i Pantera w Modenie (Włochy). W ocenie Komisji Włochy przedłożyły wystarczające i udokumentowane dowody na poparcie takiego stwierdzenia, m.in. analizy wykonalności dotyczące lokalizacji alternatywnych, plany i rysunki techniczne oraz wskazania co do potencjalnych dostawców urządzeń.
- (34) Uwzględniając rodzaj inwestycji (od podstaw na terenie wcześniej niezagospodarowanym) i na podstawie otrzymanej dokumentacji, Komisja stwierdza, że projekt jest mobilny oraz dysponuje wiarygodną lokalizacją alternatywną.
- (35) Na podstawie ust. 2 pkt 3 lit. b) wymagań dotyczących sektora samochodowego Komisja określa, czy koszty związane z elementami mobilności projektu kwalifikują się do pomocy czy nie oraz zgodnie z ust. 2 lit. c) pkt 3
- musi upewnić się, że przewidywana pomoc jest proporcjonalna do problemów regionalnych, które ma rozwiązać. W tym celu wykorzystuje się AKK.
- (36) W odniesieniu do elementów mobilności, w ramach AKK porównywane są koszty, jakie poniósłby inwestor, aby zrealizować projekt w omawianym regionie z kosztami, jakie musiałby ponieść przy identycznym projekcie o odmiennej lokalizacji. W taki sposób można określić niedogodności specyficzne dla regionu objętego pomocą. Komisja zezwala na pomoc o przeznaczeniu regionalnym w zakresie niedogodności regionalnych, które wystąpiłyby, gdyby dokonano inwestycji w zakładzie porównywanym.
- (37) Na podstawie ust. 2 lit. c) pkt 3 wymagań dotyczących sektora samochodowego, obciążenia operacyjne lokalizacji w Cutro w stosunku do Timisoary i Modeny będą oceniane poprzez AKK na przestrzeni pięciu lat, zważywszy na fakt, że projekt byłby realizowany od podstaw na terenie wcześniej niezagospodarowanym. Przedstawiona przez władze Włoch AKK obejmuje lata 2005-2009, czyli trzy lata (*) licząc licząc od rozpoczęcia produkcji, jak przewidziano w ust. 3 pkt 3 załącznika I do wymagań dotyczących sektora samochodowego. Zgłoszona AKK wskazuje na znaczne obciążenie lokalizacji w Cutro w stosunku do lokalizacji alternatywnych, sięgające według wartości zaktualizowanej 158 248 977 EUR. W konsekwencji „intensywność obciążenia regionalnego” projektu wyniosłaby 76,48% (8)
- (38) Uwaga wstępna o charakterze technicznym: Komisja odnotowuje, że w przedstawionej przez Włochy AKK za rok referencyjny do aktualizacji wartości liczbowych przyjęto rok 2003. Tymczasem właściwym rokiem jest 2002, czyli rok zgłoszenia pomocy Komisji. Ponieważ stopa dyskontowa zastosowana jest prawidłowo, tj. dla roku 2002 (5,06%), można pozostawić tak jak jest zmianę roku referencyjnego, zważywszy że w żaden sposób nie wpływa to na wartość współczynników i danych liczbowych.
- (39) W odniesieniu do zasadniczych aspektów AKK, podczas oceny informacji dostarczonych przez Włochy Komisja skorzystała z pomocy zewnętrznego eksperta ds. sektora samochodowego. Ocena potwierdziła wątpliwości wyrażone w decyzji o wszczęciu postępowania, które dotyczyły porównywalności projektów w Cutro i w lokalizacji alternatywnej. Powody, które doprowadziły do takiej konkluzji zostały przedstawione w pkt 40-63.

(*) Istotny błąd: pięć lat a nie trzy.

(8) Odsetek obciążenia regionalnego = $\frac{\text{Inwestycje}}{\text{Obciążenie netto (w kosztach)}}$
(obydwie wielkości wg wart. zaktualizowanej)

W omawianym przypadku koszt inwestycji wynosi 206 912 337 EUR [zob. pkt 10].

Odsetek obciążenia regionalnego = $\frac{158\,248\,977}{206\,912\,337} = 76,48\%$.

- (40) Komisja, jak zaznaczono w decyzji o wszczęciu postępowania, logicznie zinterpretowała zawarte w wymaganiach dotyczących sektora samochodowego postanowienie dotyczące „identycznych projektów”, uznając, że winny one dotyczyć produkcji porównywalnych samochodów w porównywalnych ilościach i przy zastosowaniu porównywalnych procesów produkcyjnych. Zazwyczaj Komisja przyjmuje, że mogą występować różnice między projektami realizowanymi w odmiennych lokalizacjach, wyrażające się na przykład w jakości końcowego produktu bądź polegające na różnym stopniu automatyzacji zakładów w zależności od kosztów pracy. Jednakże Komisja nie dopuszcza porównywania projektów zasadniczo odmiennych, czyli w przypadku gdyby w jednej lokalizacji przeprowadzono ogromne inwestycje w urządzenia i maszyny, jakich natomiast nie przeprowadzono w lokalizacji porównawczej.
- (41) W omawianym przypadku informacje dostarczone przez Włochy nie pozwoliły Komisji na przeprowadzenie całkowitego porównania kosztów inwestycji. W swoich uwagach dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania Włochy zauważyły, iż przeprowadzenie dla celów AKK porównania metodą „operacja w stosunku do operacji” zgodnie z nakazem Komisji nie jest możliwe dla inwestycji w rozwiązaniach alternatywnych. Istotnie, według dostarczonych przez Włochy informacji projekty w preferowanej lokalizacji Cutro oraz w lokalizacjach alternatywnych w Modenie i Timisoarze są zasadniczo odmienne pod kątem inwestycji technologicznych, jak i stopnia zróżnicowania pionowego.
- (42) Uwzględniając powyższe ograniczenie, Komisja przeanalizowała dostępne informacje, aby zrozumieć przyczyny leżące u podstaw odmiennych decyzji inwestycyjnych i aby upewnić się, że zasadnicza różnica w kosztach inwestycji jest dopuszczalna w kontekście AKK. Dokonując oceny, Komisja nie kwestionuje faktu, że projekty w różnych lokalizacjach - przykładowo na skutek odmiennych decyzji przemysłowych - mogą znacznie się od siebie różnić. Komisja musi się jednak upewnić, że AKK stanowi istotne narzędzie pozwalające ocenić specyficzne obciążenia preferowanej lokalizacji, co jest możliwe jedynie, gdy projekty alternatywne są porównywalne.
- (43) Komisja przede wszystkim zwraca uwagę, że w przypadku gruntu, budynków, budowli, maszyn i urządzeń, narzędzi, matryc oraz oprzyrządowania dla dostawców, koszty inwestycji w Cutro są znacznie wyższe niż w lokalizacjach alternatywnych. W odniesieniu do kosztów gruntu, budynków i budowli Komisja uważa, że figurująca w AKK różnica (41 530 657 EUR w Cutro w porównaniu z 10 084 237 EUR w lokalizacji alternatywnej) może zostać usprawiedliwiona faktem, że z jednej strony w Rumunii koszty tych wydatków są znacznie niższe niż we Włoszech, a z drugiej De Tomaso posiada już w Modenie grunt i część budynków niezbędnych dla projektu.
- (44) W znacznej mierze De Tomaso powinna postarać się o nowe maszyny i urządzenia, narzędzia, matryce oraz oprzyrządowanie dla dostawców zarówno w Cutro, jak i w lokalizacjach alternatywnych. Przy tych zakupach, których zazwyczaj dokonuje się za granicą, znaczne różnice w kosztach inwestycji (165 381 681 EUR w Cutro w porównaniu z 75 624 552 EUR w lokalizacji alternatywnej) można wyjaśnić jedynie faktem, że projekt w Cutro przewiduje znacznie wyższy poziom automatyzacji i silniejszą integrację pionową.
- (45) Komisja przeanalizowała dostępne informacje, aby upewnić się, czy różnice w kosztach są uzasadnione ze względu na specyficzne warunki poszczególnych lokalizacji i czy są zgodne z normami w zakresie porównywalności przewidzianymi dla AKK.
- (46) Komisja zwraca uwagę, że Włochy przypisują różnicę w kosztach między Cutro a Timisoarą przede wszystkim wyższym kosztom pracy (celem zmniejszenia liczby pracowników zaplanowano zwiększenie automatyzacji) oraz surowszym regulacjom prawnym dotyczącym aspektów socjalnych, bezpieczeństwa i środowiska (aby sprostać tym regulacjom, niezbędne są nowocześniejsze i bardziej złożone urządzenia). Różnica w kosztach między Cutro a Modeną wynika głównie z faktu, że robotnicy są mniej wykwalifikowani (aby wyrównać brak umiejętności manualnych, konieczne jest zwiększenie automatyzacji), a przy tym nie istnieje skonsolidowana sieć dostawców (co wymusza bardziej pionową strukturę).
- (47) Komisja dopuszcza, że powyższe czynniki mogą wpływać na wzrost kosztów inwestycji, ale nie uważa, aby mogły tłumaczyć tak znaczną rozbieżność w zestawianych kosztach.
- (48) Po pierwsze, w przypadku małego producenta jak De Tomaso, automatyzacja może przyczynić się tylko w stopniu ograniczonym do zmniejszenia zapotrzebowania na robotników. Zazwyczaj inwestowanie w automatyzację opłaca się jedynie przy dużej lub bardzo dużej produkcji. Istotnie, w porównaniu z rozwiązaniami alternatywnymi rozwiązanie Cutro z trudnością pozwalałoby na zmniejszenie liczby robotników - według danych zawartych w AKK w roku 2009 w Cutro zatrudnionych byłoby 786 pracowników, podczas gdy w Modenie i Timisoarze łącznie 685 pracowników. Nawet biorąc pod uwagę wyraźniej zarysowaną strukturę pionową w Cutro (przekładającą się na większą liczbę pracowników do operacji wewnętrznych), jest oczywiste, że zwiększenie automatyzacji w niewielkim stopniu wpłynie na ograniczenie liczby personelu.

- (49) Po drugie, nawet jeśli prawdą jest, że we Włoszech regulacje prawne dotyczące aspektów socjalnych, bezpieczeństwa i środowiska są bardziej rygorystyczne niż w Rumunii, a zatem mogą wymagać większych nakładów, czynnika tego nie należy przeceniać. Decydując o inwestycjach średnio- i długoterminowych, producenci samochodów starają się nakreślić wizję rozwoju także z prawnego punktu widzenia nie ograniczając się do obowiązujących regulacji prawnych. W przypadku Rumunii dążenie do osiągnięcia standardów na poziomie Europy Zachodniej wydaje się rozsądne przy inwestycjach średnioterminowych, biorąc pod uwagę także prawdopodobne przystąpienie Rumunii do Unii Europejskiej.
- (50) Po trzecie, nie zawsze konieczne jest zwiększenie automatyzacji, aby wyrównać brak kwalifikacji robotników. W rzeczywistości często jest odwrotnie - do funkcjonowania i konserwacji zautomatyzowanych maszyn niezbędni są wysoko wykwalifikowani robotnicy, podczas gdy mniej wykwalifikowanym pracownikom łatwiej jest używać mniej skomplikowanych maszyn.
- (51) Ponadto prawdą jest, że brak skonsolidowanej sieci dostawców może prowadzić do większej integracji pionowej, a zatem do zwiększenia nakładów, ale każdą dodatkową inwestycję usprawiedliwioną takimi przyczynami należałoby łączyć bezpośrednio z brakiem dostawców, aktualnych lub planowanych, dla konkretnych operacji. Nie jest to częsta sytuacja w omawianym przypadku.
- (52) Przykładowo, w uwagach dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania Włochy utrzymywały, iż zlecenie na zewnątrz lakierowania samochodów sportowych w Modenie nie pogłębiłoby sztucznie obciążenia Cutro. Na poparcie tej argumentacji Włochy przedstawiły szacunek kosztów operacyjnych i kosztów inwestycji niezbędnych do realizacji lakierowania w zakładzie w Modenie, wykazując, że AKK wskazuje, że zmiana ta ma bardzo niewielki wpływ i przyczynia się do zwiększenia obciążenia Cutro. Jednakże koszty inwestycji w laboratorium lakiernicze w Modenie, ze względu na niższy stopień automatyzacji, byłyby znacznie niższe niż te przewidziane dla Cutro (4,5 mln EUR w porównaniu z 6,3 mln). Wynika stąd, że wyższe koszty inwestycji w laboratorium lakiernicze w Cutro nie wynikają z braku skonsolidowanej sieci dostawców, lecz raczej są konsekwencją odmiennych decyzji technologicznych w lokalizacjach alternatywnych.
- (53) Podobne rozumowanie stosuje się do trasy testowej w Cutro. Nawet jeśli prawdą jest, iż w lokalizacji alternatywnej w Modenie De Tomaso mogłaby wziąć w leasing dostępne infrastruktury do testowania samochodów sportowych, takich infrastruktur zupełnie zabrakłoby dla modelu Simbir w Timisoarze. Istotnie, Włochy oświadczają, że model Simbir byłby testowany na zwykłych drogach położonych wokół rumuńskiego zakładu. Z kolei w Cutro przewidziana jest oddzielna inwestycja w specjalne trasy testowe dla modelu Simbir.
- (54) Komisja zauważa również, iż w rozpatrywanym przypadku nie można przytoczyć innych czynników, które usprawiedliwiałyby zwiększenie automatyzacji w różnych lokalizacjach. Inwestycje w automatyzację często umotywowane są dużą produkcją, a tak nie jest w wypadku De Tomaso, która produkowałaby niewiele zarówno w Cutro, jak i w lokalizacji alternatywnej. Analogicznie, w lokalizacjach alternatywnych poziom jakości byłby identyczny.
- (55) Powyższe aspekty skłoniły Komisję do stwierdzenia, że bardzo znaczące różnice w kosztach inwestycji między Cutro a lokalizacjami alternatywnymi można wytłumaczyć jedynie zasadniczo różnym charakterem porównywanych projektów. Konkluzję te wspiera szczegółowy opis inwestycji dostarczony przez Włochy dla niektórych operacji.
- (56) Istotnie, najnowsze informacje wskazują, że projekt w Cutro to bardzo nowoczesny i w pełni zautomatyzowany system produkcji pomyślany dla dużej produkcji, podczas gdy projekt alternatywny oparty jest na koncepcji niskiej automatyzacji oraz niewielkiej produkcji. Przedstawione poniżej przykłady wskazują na odmienny charakter porównywanych projektów:
- dla celów montażu modelu Simbir w Cutro przewidziano zainwestowanie ponad 2 mln EUR w udoskonalone i w pełni zrobotyzowane stanowisko pracy do instalacji przedniej szyby. Zazwyczaj w konfrontacji z procesem ręcznej instalacji maszyna ta preferowana jest jedynie przy ogromnych ilościowo produkcjach, znacznie przewyższających 50 tys. sztuk przewidzianych w omawianym projekcie. Żadnej inwestycji tego typu nie zaplanowano w Timisoarze;
 - w ten sam sposób do montażu modelu Simbir w Cutro używano by robotów do instalacji tablicy rozdzielczej, montażu części przednich i dachu oraz siedzeń i drzwi. Żadnej maszyny tego typu nie przewidziano w Timisoarze.
 - na prasowanie i spawanie samochodów sportowych przewidziano w Cutro kosztowne stanowisko pracy do cięć laserowych, podczas gdy w Modenie nie przewidziano żadnej takiej inwestycji;
 - inwestycje w Cutro obejmują kosztowną i w pełni wyposażoną jednostkę metrologiczną z systemem pomiarowym opartym na współrzędnych zarówno dla nadwozia, jak i dla części składowych samochodu. Żadnej takiej inwestycji nie przewidziano w lokalizacji alternatywnej;
 - w Cutro przewidziane są bardzo złożone systemy kontroli jakości towarów na wejściu, co jest niezgodne z powszechnie przyjętą procedurą, w której odpowiedzialny za kontrolę jakości jest dostawca. Rozwiązanie alternatywne nie obejmuje tego aspektu;

- f) plany inwestycyjne w Cutro obejmują scentralizowany system informatyczny do monitorowania i diagnostyki linii montażowych. Podobnego systemu nie przewidziano w rozwiązaniu alternatywnym, choć końcowe produkty muszą być jakościowo na tym samym poziomie;
- g) rozwiązanie Cutro obejmuje inwestycje w stworzenie centrum kształcenia ustawicznego wyposażone w infrastruktury multimedialne dostępne również dla personelu i dostawców. Podobnego centrum nie przewidziano w rozwiązaniu alternatywnym;
- h) inwestycja w Cutro obejmuje stanowisko do testowania silników. Infrastruktura ta umożliwiłaby De Tomaso dokonywanie standardowych prób technicznych produkcji, dokonywanie udoskonaleń i prowadzenie działalności badawczo-rozwojowej na silnikach (benzynowych dla samochodów sportowych i diesel dla modelu Simbir) zakupionych u dostawców zewnętrznych i montowanych w samochodach w Cutro. W rozwiązaniu alternatywnym De Tomaso zlecałaby standardowe próby techniczne oraz dokonywanie udoskonaleń na zewnątrz - spółkom niezależnym (w Modenie) lub dostawcy silników (w Timisoarze), a ponadto nie przewiduje się działalności badawczo-rozwojowej.
- (57) Biorąc pod uwagę powyższe rozważania, Komisja stwierdza, że koszty inwestycji przewidziane w Cutro na zakup maszyn i urządzeń, narzędzi, matryc oraz oprzyrządowania dla dostawców są zbyt wysokie i nieporównywalne z kosztami inwestycji w przypadku rozwiązania alternatywnego. Na podstawie dostępnych informacji i przy pomocy zewnętrznego eksperta ds. sektora samochodowego Komisja oceniła, że obiektywne różnice między lokalizacjami alternatywnymi na poziomie istnienia sieci dostawców, kosztów pracy, regulacji prawnych i kwalifikacji robotników mogłyby usprawiedliwiać 25% obciążenie Cutro w stosunku do rozwiązania alternatywnego. W konsekwencji Komisja stwierdza, iż koszty inwestycji w maszyny i urządzenia, narzędzia, matryce oraz w oprzyrządowanie dla dostawców, które można w Cutro kwalifikować do pomocy, wynoszą 94 530 690 EUR⁽⁹⁾ w przeciwieństwie do wskazanych przez Włochy 165 381 681 EUR.
- (58) W świetle powyższej oceny kosztów kwalifikujących się do pomocy Komisja zaznacza, że celem jej nie jest decydowanie o tym, jakie inwestycje mają a jakie nie zostać zrealizowane w Cutro, ale określenie, czy inwestycje, jakie De Tomaso zamierza przeprowadzić są na mocy wymagań dotyczących sektora samochodowego porównywalne do inwestycji, jakie zostałyby przeprowadzone w lokalizacjach alternatywnych, a zatem czy kwalifikują się do pomocy. Po drugie, Komisja zwraca uwagę, że nie miała możliwości przeprowadzenia bardziej szczegółowego porównania projektów alternatywnych, gdyż Włochy utrzymują, że jest to niewykonalne. Komisja musiała zatem bazować na informacjach, które zostały jej udostępnione.
- (59) Komisja stwierdza zatem, że łączna suma kosztów kwalifikujących się do pomocy na rzecz projektu wynosi 136 061 346 EUR⁽¹⁰⁾ w wartości zaktualizowanej. W konsekwencji, aby obliczyć obciążenie regionalne Cutro, wzięto pod uwagę jedynie takie inwestycje. Modyfikacja ta doprowadziła do zmniejszenia obciążenia z 89 757 129 do 18 906 138 EUR⁽¹¹⁾ w zakresie kosztów inwestycji oraz innych wydatków kwalifikujących się do pomocy.
- (60) Komisja przestudiowała również porównanie kosztów operacyjnych przeprowadzone przez Włochy w AKK z uwagami przekazanymi przez Włochy odnośnie wszczęcia postępowania. W kwestii zapotrzebowania na robotników, Komisja przyjmuje poprawki wprowadzone przez Włochy dotyczące liczby kadry kierowniczej oraz pracowników administracyjnych niezajmujących się produkcją ręczną w rozwiązaniu alternatywnym. Jednak Komisja zaznacza, że zwiększenie liczby pracowników, celem skalkulowania kosztów pracy, nie zostało poprawnie włączone do AKK. Faktycznie, w rozwiązaniu alternatywnym liczba pracowników wskazana w AKK wyniosłaby 642 w roku 2009, podczas gdy w dokumentacji dowodowej figuruje liczba 685. Komisja uważa za poprawną tę drugą liczbę i w konsekwencji dostosowała do niej AKK. Całkowite koszty pracy w rozwiązaniu alternatywnym zwiększają się zatem z 23 448 521 EUR do 28 526 739 EUR, a obciążenie dotyczące tego wydatku zmniejsza się o 5 078 218 EUR (62 658 707 EUR zamiast 67 736 925 EUR).
- (61) W odniesieniu do kosztów transportu za granicę Komisja przyjmuje poprawkę naniesioną przez Włochy, która zmniejsza do 745 269 EUR obciążenie związane z całością tych kosztów (początkowo władze włoskie wyliczyły 754 916 EUR).
- (9) (Inwestycje w maszyny i urządzenia, narzędzia, matryce oraz oprzyrządowanie dla dostawców w lokalizacji alternatywnej) x (1 + % obciążenia Cutro) = 75 624 552 [zob. pkt 46] x 1,25 = 94 530 690.
- (10) Koszty kwalifikujące się do pomocy obejmujące grunt, budynki i budowlę (41 530 657) [zob. pkt 45] + koszty kwalifikujące do pomocy na obejmujące maszyny, urządzenia, narzędzia, matryce i oprzyrządowanie dla dostawców (94 530 690) [zob. pkt 59] = 136 061 346.
- (11) Wyrównanie jakiegokolwiek obciążenia w zakresie kosztów inwestycyjnych obejmujących maszyny, urządzenia, narzędzia, matryce i oprzyrządowanie dla dostawców równa kosztom kwalifikującym się do pomocy obliczanym dla tych pozycji: (94 530 690) [zob. pkt 59] – koszty tych pozycji w lokalizacji alternatywnej (75 624 552) [zob. pkt 46] = 18 906 138.

- (62) Poprawki wprowadzone do analizy zawierają odmienne od zgłoszonych przez Włochy wyniki w zakresie kosztów/korzyści. Zmodyfikowana AKK wskazuje, że obciążenie netto Cutro wynosi 82 310 114 EUR⁽¹²⁾ według wartości z roku 2003 (w stosunku do zgłoszonej sumy 158 248 977 EUR). Wynika stąd, że obciążenie projektu wynosi 60,49%⁽¹³⁾ (w stosunku do zgłoszonych początkowo 76,48%).
- (63) Ponadto na podstawie ust. 2 pkt 3 lit. d) wymagań dotyczących sektora samochodowego, Komisja zbadała kwestię zmiany polegającej na zwiększeniu intensywności dopuszczalnej pomocy jako dodatkowego bodźca dla inwestora do zainwestowania w omawiany region. Jest sprawą oczywistą, że w następstwie inwestycji ogromnie zwiększą się zdolności produkcyjne De Tomaso, biorąc pod uwagę, że jej poziom produkcji jest aktualnie bardzo niski. Zgodnie z wymaganiami dotyczącymi sektora samochodowego wynikający z AKK „odsetek obciążenia regionalnego” zostaje zmniejszony o jeden punkt procentowy („znaczący” wpływ na konkurencję, dla projektu inwestycyjnego w regionie, do którego stosuje się art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu). Definitywny odsetek wynosi zatem 59,49% EDB i jest niższy od ustalonego lokalnie pułapu 50% EDN dla dużych przedsiębiorstw w Kalabrii (pułap, który dla omawianego projektu wynosi 73,83% EDB), a tym bardziej dla MŚP. Ponieważ w każdym razie „odsetek obciążenia regionalnego” dla projektu jest niższy niż ustalony pułap 73,83% EDB, nie jest już konieczne określenie, czy De Tomaso zalicza się do MŚP.

V. WNIOSKI

- (64) Komisja uznaje za zgodną ze wspólnym rynkiem pomoc regionalną jaką Włochy zamierzają przyznać De Tomaso na omawiany projekt, o ile nie przekroczy intensywności pomocy równej 59,49% EDB kosztów kwalifikujących się do pomocy. Komisja uważa, że koszty kwalifikujące się do pomocy dla omawianego projektu wynoszą 136 061 346 EUR według wartości z roku 2003 (stopa dyskontowa 5,06%). Komisja uznaje zatem za zgodną ze wspólnym rynkiem pomoc regionalną, jaką Włochy

zamierzają przyznać De Tomaso na omawiany projekt, o ile nie przekroczy sumy 80 949 501 EUR w EDB (według wartości z roku 2003, stopa dyskontowa w wysokości 5,06%).

- (65) Wszelka inna pomoc państwa na rzecz omawianych projektów inwestycyjnych jest niezgodna ze wspólnym rynkiem,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Pomoc państwa, jaką Włochy zamierzają przyznać Società Consortile De Tomaso srl i UAZ Europa srl jest zgodna ze wspólnym rynkiem w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu do maksymalnej kwoty 80 949 501 EUR ekwiwalentu dotacji brutto według wartości z roku 2003 oraz przy zastosowaniu stopy dyskontowej w wysokości 5,06 %.

Artykuł 2

Wszelka dodatkowa pomoc państwa przekraczająca kwotę, o której mowa w art. 1, jaką Włochy przyznałyby Società Consortile De Tomaso srl i UAZ Europa srl na omawiany projekt będzie niezgodna ze wspólnym rynkiem.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Włoskiej.

Sporządzono w Brukseli, dnia 19 stycznia 2005 r.

W imieniu Komisji
Neelie KROES
Członek Komisji

⁽¹²⁾ 18 906 138 (koszty inwestycji [zob. pkt 61]) + 62 658 707 (koszty operacyjne [zob. pkt 62]) + 745 269 (koszty transportu [zob. pkt 63]) = 82 310 114.

⁽¹³⁾ $\frac{\text{Obciążenie netto (wkosztach)}}{\text{Inwestycja}} = \frac{82\,310\,114}{136\,061\,346} = 60,49\%$ [zob. pkt 61 nowe koszty inwestycji, z późniejszymi zmianami].