II

(Akty, jejichž zveřejnění není povinné)

KOMISE

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 19. ledna 2005

o státní podpoře, kterou Itálie zamýšlí poskytnout společnostem Società Consortile De Tomaso srl a UAZ Europa srl, které jsou součástí skupiny De Tomaso

(oznámeno pod číslem K(2005) 40)

(Pouze znění v italském jazyce je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2006/260/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 88 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru , a zejména na čl.62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany, aby předložily připomínky podle výše uvedených ustanovení ([1]),

vzhledem k těmto důvodům:

I. POSTUP

(1) Dopisem ze dne 18. prosince 2002 italské orgány Komisi oznámily plán regionálních podpor společnostem Società Consortile De Tomaso srl a UAZ Europa srl. Dne 4. února 2003 Komise požádala o dodatečné informace. Dne 12. března a 22. dubna italské orgány požádaly o prodloužení lhůty na odpověď a dopisem ze dne 26. května 2003 informace zaslaly.

(2) Dopisem ze dne 24. července 2003 Komise informovala Itálii, že ohledně uvedené podpory zahájila řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES.

(3) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([2]). Komise vyzvala třetí zúčastněné strany, aby předložily své připomínky.

(4) Komise od třetích zúčastněných stran připomínky neobdržela.

(5) Itálie předložila připomínky při zahájení řízení dne 13. října 2003. Dne 6. února 2004 Komise požádala Itálii o objasnění a dne 17. února došlo k setkání mezi útvary Komise, italskými orgány a zástupci dotčené společnosti. Itálie poskytla další informace dopisem ze dne 23. dubna 2004. Dne 30. dubna italský ministr průmyslu zaslal Komisi dopis, v němž žádá rychlé vyřešení daného případu. Komise na zmíněný dopis odpověděla 18. června 2004.

II. PODROBNÝ POPIS PODPORY

(6) Předpokládaná podpora měla být poskytnuta konsorční společnosti De Tomaso srl a společnosti UAZ Europa srl, které jsou součástí skupiny De Tomaso (dále jen „De Tomaso“). V současné době společnost De Tomaso vyrábí ve velmi omezeném množství sportovní automobily s vysokým výkonem. Itálie se domnívá, že společnost De Tomaso spadá mezi malé a střední podniky na základě definice uvedené v nařízení Komise (ES) č. 70/2001 ze dne 12. ledna 2001 o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory malým a středním podnikům ([3]) (dále jen „nařízení o malých a středních podnicích“).

Projekt

(7) Společnost De Tomaso má v úmyslu na zelené louce otevřít výrobní podnik, který po svém dokončení bude mít kapacitu:

([1]) Úř. věst. C 227, 23.9.2003, s. 2.
([2]) Viz poznámka 1.
([3]) Úř. věst. L 10, 13.1.2001, s. 33, naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 364/2004 (Úř. věst. L 63, 28.2.2004, s. 22).

a) pro finální montáž přibližně čtyřiceti tisíc kusů modelu Simbir ročně; jedná se o terénní automobil ruského výrobce vozů UAZ,

b) pro výrobu přibližně osmi tisíc kusů sportovní limuzíny Vallelunga ročně a tří set kusů luxusního sportovního automobilu Pantera ročně.

S realizací projektu se začne, jakmile Komise podporu schválí, a s dokončením prací se počítá v roce 2006. Výroba automobilů bude zahájena již v roce 2005.

(8) Projekt by měl být realizován v Itálii, v lokalitě Cutro v Kalábrii, jež je podle čl. 87 odst. 3 písm. a) regionem způsobilým pro podporu s limitem regionální podpory ve výši 50 % hrubého ekvivalentu příspěvku (*) na léta 2000–2006.

(9) Podle italských orgánů lze projekt uskutečnit i na jiných místech: společnost De Tomaso posuzuje možnost umístit výrobu modelu Simbir do Temešváru (Rumunsko) a modelů Vallelunga a Pantera do Modeny (Itálie). V Temešváru by se jednalo o investici na zelené louce, zatímco v Modeně by investice spočívala v rozšíření stávajícího závodu společnosti De Tomaso, kde se dnes ve velice omezeném množství vyrábí sportovní vysokovýkonný automobil Guarà.

(10) V souladu s oznámením společnost De Tomaso zamýšlí investovat nominální částku 218 760 000 EUR (aktualizovaná hodnota je 206 912 337 EUR; tato částka byla vypočítána na základě referenčního roku 2003 a na základě diskontní sazby 5,06 % ([4])). Italské orgány považovaly celou tuto investiční částku za způsobilou.

Právní základ a částky podpory

(11) Po schválení Komisí byla oznámená podpora ve dvou etapách poskytnuta dvěma společnostem patřícím skupině De Tomaso. První přímá podpora společnosti UAZ Europa srl v nominální částce 9 519 817 EUR byla schválena v dubnu 2001. Druhá podpora konsorční společnosti De Tomaso srl v nominální částce 168 490 000 EUR byla schválena v srpnu 2002. Podpory měly být vypláceny v období let 2004–2008. Podpora spadá do rámce režimů schválených Komisí ([5]), jež jsou stanoveny zákonem *Opatření na podporu výrobních činností v zaostalých oblastech země* (dále jen „zákon č. 488/1992) a zákonem ‚Opatření pro racionalizaci veřejných financí' (dále jen zákon" č. 662/1996).

(12) Jelikož se obě podpory týkají téhož projektu, italské orgány je oznámily společně. Celkem by tedy podpora společnosti De Tomaso dosáhla nominální částky 178 008 817 EUR (aktualizovaná hodnota je 155 640 104 EUR; tato částka byla vypočítána na základě referenčního roku 2003 a na základě diskontní sazby 5,06 %). Míra podpory, kterou italské orgány oznámily, činí 75,22 % HEP.

(13) Podle Itálie nebyla na projekt poskytnuta žádná jiná podpora nebo finanční prostředky ze Společenství.

Důvody zahájení řízení

(14) V rozhodnutí ze dne 23. července 2003 o zahájení řízení Komise vyjádřila pochybnosti o tom, zda společnost De Tomaso patří mezi malé a střední podniky. Komise rovněž zpochybnila různé body analýzy nákladů a přínosů, a to zejména:

a) možnost porovnání projektů ve zvolené lokalitě a v alternativních lokalitách,

b) porovnání nákladů na investici v analýze nákladů a přínosů,

c) porovnání provozních nákladů v analýze nákladů a přínosů se zvláštním zřetelem k pracovním nákladům a na dopravu do zahraničí.

III. **PŘIPOMÍNKY ITÁLIE**

(15) Itálie zaslala připomínky k zahájení řízení dne 13. října 2003. Následně Komisi dodala další informace a dokumenty, a to na schůzce, která proběhla dne 17. února 2004, a v dopisech z 23. a 30. dubna 2004.

(16) Pokud jde o statut společnosti De Tomaso jakožto malého a středního podniku, Itálie předložila podrobné informace o vlastnické struktuře a o finančních výkazech podniku Alejandro S.A. a výpis ze závěti pana De Tomaso.

(17) Pokud jde o možnost srovnání projektů, jež mají být realizovány ve zvolené lokalitě nebo v alternativních lokalitách, Itálie především tvrdí, že v rámci projektů bylo učiněno srovnání mezi identickými výrobami, v identických množstvích, pro stejný sortiment výrobků a při stejných cenách. Rozdílná potřeba investic v alternativních lokalitách může být vysvětlena zvláštní povahou zvolené lokality, která se podobá severní Itálii z hlediska pracovních nákladů a právních předpisů týkajících se sociálních aspektů, bezpečnosti a životního prostředí, ale kde chybí kvalifikovaná pracovní síla a zažitá průmyslová tradice.

(18) Podle Itálie je situace v alternativních lokalitách velice odlišná: v Modeně je dostupná vysoce kvalifikovaná pracovní síla, neboť je tam hustá síť dodavatelů a výrobců motorových vozidel. V Temešváru je dostupná kvalifikovaná pracovní síla za zlomek nákladů, které by musely být hrazeny v Cutru. Kromě toho Temešvár skýtá logistickou výhodu, pokud jde o výrobu modelu Simbir.

(*) Věcná chyba: čistého ekvivalentu příspěvku nikoli hrubého ekvivalentu příspěvku

([4]) Sazba 5,06 % je uvedena v tabulce pro státní podpory – referenční a diskontní sazby použitelné od 1. srpna 1997, odpovídá sazbě z roku 2002, kdy došlo k oznámení (viz http://Europa.eu.int/comm/competition/state_aid/others/reference_rates/it.pdf).

([5]) Rozhodnutí Komise ze dne 12. července 2000 nevznášet námitky k případu N 715/99 zveřejněné v Úř. věst. C 278, 30.9.2000, s. 26.

(19) Itálie zdůrazňuje strategickou hodnotu projektu Cutro pro průmyslový rozvoj oblasti. V této souvislosti volba technologie směřuje k vytvoření vyspělého výrobního zařízení, které by disponovalo tou nejmodernější technikou a vybavením a které by společnosti De Tomaso umožnilo v rámci podniku rozvíjet výzkumnou a vývojovou činnost. Projekty týkající se alternativních lokalit naopak hovoří ve prospěch tradičnějších technologických řešení.

(20) Na základě takových úvah Itálie zdůrazňuje, že požadavek Komise, aby bylo vypracováno srovnání mezi identickými projekty, je chybný a zavádějící, neboť by se musela srovnávat „hypotetická" řešení, která se nezakládají na skutečných záměrech společnosti, jež investici realizuje.

(21) Itálie rovněž zdůrazňuje, že porovnání jednotlivých výrobních operací, pokud jde o investice v alternativních oblastech, jak Komise požaduje pro analýzy nákladů a přínosů, není uskutečnitelné, protože by vyžadovalo souhrnné vypracování alternativních projektů, které by společnost De Tomaso mohla provést teprve po zvolení lokality.

(22) Itálie přesto zaslala nové, podrobnější, informace, ve kterých jsou porovnány investice, jež by se musely realizovat v Cutru a v alternativních lokalitách, pokud jde o lisování, svařování a lakování sportovních automobilů (Cutro v porovnání s Modenou) a pokud jde o finální montáž a lakování modelu Simbir (Cutro v porovnání s Temešvárem).

(23) Itálie se domnívá, že mnohé z investic, jež jsou plánovány v Cutru, by v alternativních lokalitách nebyly nutné, protože by bylo možné dané operace provádět jinde (lakování a zkoušky motorů) nebo si pronajmout dostupné infrastruktury (zkušební dráha nedaleko Modeny). Pokud jde o lakování sportovních automobilů, Itálie předložila odhad investičních nákladů na nové lakovací zařízení v Modeně, aby prokázala, že lakování v modenském závodě by bylo méně nákladné, než je zadat jinde, což ještě posiluje nevýhodu Cutra. Pokud jde o zařízení na testování motorů, Itálie zdůrazňuje, že zařízení v Cutru by společnosti De Tomaso umožnilo vyvíjet také zvláštní verze motorů pro budoucí výrobu.

(24) Co se týče provozních aspektů analýzy nákladů a přínosů, Itálie vysvětluje, že zjištěný rozdíl mezi odlišnými potřebami pracovní síly je z části způsoben chybou v analýze nákladů a přínosů, jelikož se v alternativním řešení podcenil počet vedoucích pracovníků a zaměstnanců nepracujících ve výrobě a z části proto, že v Modeně by byla menší potřeba pracovní síly, protože lakování by se mohlo provádět jinde. Vzhledem k těmto dvěma faktorům dochází Itálie k závěru, že v alternativních řešeních by byla potřeba pracovní síly obdobná.

(25) V otázce nákladů na dopravu do zahraničí Itálie poskytla aktualizované informace a dokumentaci týkající se nákladů na dopravu modelu Simbir z Temešváru, podle nichž by tyto náklady nebyly vyšší z Cutra než z alternativní lokality v Temešváru.

(26) Itálie rovněž podotýká, že dotyčná společnost negativně pociťuje zdlouhavost řízení.

IV. **POSOUZENÍ PODPORY**

(27) Itálií oznámené opatření ve prospěch společnosti De Tomaso představuje státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES. Podpora by totiž byla financována státem nebo ze státních zdrojů. Kromě toho tato podpora tvoří značný procentuální podíl z finančních prostředků potřebných na projekt a mohla by narušit hospodářskou soutěž uvnitř Společenství tím, že by společnosti De Tomaso poskytla výhodu oproti jejím konkurentům, kteří podpory nedostávají. A konečně na automobilovém trhu dochází mezi členskými státy k rozsáhlé obchodní výměně. Tuto skutečnost Itálie nepopírá.

(28) V čl. 87 odst. 2 Smlouvy jsou stanoveny druhy podpor, jež jsou slučitelné se společným trhem. Vzhledem k povaze a cíli podpory a zeměpisnému umístění podniku se pro daný plán nepoužijí písmena a), b) a c) výše uvedeného odstavce. V čl. 87 odst. 3 jsou určeny další formy podpor, které mohou být považovány za slučitelné se společným trhem. Komise konstatuje, že projekt by měl být realizován v regionu Kalábrie, jenž je podle čl. 87 odst. 3 písm. a) pro podporu způsobilý, s limitem regionální podpory ve výši 50 % čistého ekvivalentu příspěvku pro velké podniky ([6]).

(29) Podle Komise je příjemcem dané podpory společnost De Tomaso, jinými slovy skupina zahrnující podniky Società Consortile De Tomaso srl e UAZ Europa srl, jimž má být podpora poskytnuta. Společnost De Tomaso plánuje výrobu a montáž automobilů. Tento podnik je tedy součástí odvětví automobilového průmyslu ve smyslu rámce Společenství pro státní podpory automobilovému průmyslu ([7]) (dále jen „rámec pro automobilový průmysl"), který se na daný projekt použije, neboť podpora byla Komisi oznámena před 1. lednem 2003.

([6]) Na základě čl. 4 odst. 3 nařízení o malých a středních podnicích, pokud malé a střední podniky realizují investiční projekty v regionech způsobilých pro poskytování regionální podpory podle čl. 87 odst. 3 písm. a) Smlouvy, maximální míra podpory, jež je stanovena v Komisí schválené mapě, může být navýšena nejvýše o 15 procentních bodů vyjádřených v HEP, pokud celková čistá míra podpory projektu nepřekročí 75 %.

([7]) Úř. věst. C 279, 15.9.1997, s. 1 a Úř. věst. C 368, 22.12.2001, s. 10.

(30) Celkové náklady na projekt a částka podpory jsou vyšší než limity, které jsou pro účely oznámení stanoveny v rámci pro automobilový průmysl. Tyto limity jsou: a) 50 miliónů EUR pro celkové náklady na projekt, b) 5 miliónů EUR pro celkovou hrubou částku podpory projektu bez ohledu na to, zda se jedná o státní podporu nebo podporu z nástrojů Společenství. Při oznámení předpokládané podpory společnosti De Tomaso se italské orgány řídily ustanoveními čl. 88 odst. 3 Smlouvy.

(31) Podle rámce pro automobilový průmysl Komise musí zajistit, aby poskytovaná podpora byla nezbytná pro realizaci projektu a zároveň úměrná vážnosti problémů, jež hodlá vyřešit. Aby Komise schválila státní podporu v odvětví automobilového průmyslu, musí být obě tato kritéria – nezbytnost a úměrnost – splněna.

(32) Na základě čl. 3 odst. 2 písm. a) rámce pro automobilový průmysl musí příjemce podpory pro prokázání nezbytnosti regionální podpory podat přesvědčivé důkazy o tom, že pro svůj projekt má ekonomicky realizovatelné alternativní umístění. Pokud projekt spočívá v modernizaci a racionalizaci stávajícího závodu nebo pokud v rámci skupiny neexistuje žádné jiné alternativní průmyslové zařízení, nové nebo již existující, do kterého by mohla být vložena dotyčná investice, podnik by byl nucen realizovat svůj projekt i bez podpory v lokalitě, které dává přednost. V důsledku toho regionální podporu nelze schválit na projekt, který není geograficky přemístitelný.

(33) V daném případě by pro projekt geografická alternativa k umístění v Cutru spočívala v tom, že by montáž modelu Simbir probíhala v Temešváru (Rumunsko) a modely Vallelunga a Pantera by se vyráběly v Modeně (Itálie). Komise má za to, že Itálie podala na podporu takového tvrzení dostačující důkazy, mezi nimiž jsou studie proveditelnosti týkající se alternativních umístění, plány, schémata a údaje o možných dodavatelích zařízení.

(34) Vzhledem k povaze investice (projekt na zelené louce, tj. na zcela novém místě) a na základě obdržené dokumentace dochází Komise k závěru, že projekt je přemístitelný a že existuje realizovatelné alternativní umístění.

(35) Na základě čl. 3 odst. 2 písm. a) rámce pro automobilový průmysl Komise určí, zda náklady spjaté s aspekty týkajícími se přemístitelnosti projektu jsou způsobilé či nikoli. Na základě čl. 3 odst. 2 písm. c) se ujistí, zda je zamýšlená podpora úměrná regionálním problémům, které hodlá řešit. Za tímto účelem se využije analýzy nákladů a přínosů.

(36) V analýze nákladů a přínosů se srovnávají náklady aspektů týkajících se přemístitelnosti, které by investor nesl při realizaci projektu v daném regionu s náklady, které by musel nést v případě identického projektu v jiné lokalitě. Tímto způsobem lze určit specifické nevýhody regionu, jemuž se poskytuje podpora. Komise schvaluje regionální podpory do výše regionálních ztrát, které by byly důsledkem investice do závodu, který slouží jako srovnávací.

(37) Na základě čl. 3 odst. 2 písm. c) rámce pro automobilový průmysl se v analýze nákladů a přínosů provozní nevýhody Cutra oproti Temešváru posuzují v období pěti let, jelikož by projekt měl být realizován na zelené louce. Referenční období pro italskými orgány předloženou analýzu nákladů a přínosů jsou léta 2005–2009, tzn. tři roky (*) od zahájení výroby, jak stanoví čl. 3 odst. 3 přílohy I rámce pro automobilový průmysl. Z oznámené analýzy nákladů a přínosů je patrná zřejmá nevýhoda týkající se nákladů a vyčíslená v aktualizované hodnotě na 158 248 977 EUR v případě umístění v Cutru oproti alternativním umístěním. Následkem toho by „míra regionální nevýhody“ projektu byla 76,48 % ([8]).

(38) V úvodním bodě technické povahy Komise poznamenává, že v analýze nákladů a přínosů, kterou Itálie předložila, je referenčním rokem pro aktualizaci příslušných částek rok 2003. Správným rokem je ovšem rok 2002, kdy byla zamýšlená podpora oznámena Komisi. Jelikož použitá diskontní sazba je správně sazba z roku 2002 (5,06 %), změna referenčního roku se může ponechat, neboť žádným způsobem nemění podíly a příslušné částky.

(39) Pokud jde o základní aspekty analýzy nákladů a přínosů, Komise při posuzování informací, které Itálie zaslala, využila pomoci externího znalce, odborníka z odvětví automobilového průmyslu. Posouzení potvrdilo pochybnosti vyjádřené v rozhodnutí o zahájení řízení týkající se porovnatelnosti projektu v Cutru s projekty v alternativních lokalitách. Důvody, které vedly k tomuto závěru, jsou vysvětleny v bodech (40) – (63).

(*) Věcná chyba: pět let nikoli tři roky

([8]) Procentuální míra regionální nevýhody $= \frac{\text{Investice}}{\text{Čistá nevýhoda v oblasti nákladů}}$ (oboje v aktualizované hodnotě).

V daném případě investice dosahuje částky 206 912 337 EUR [viz bod 10].

Procentuální míra regionální nevýhody $= \frac{158\ 248\ 977}{206\ 912\ 337} = 76,48\ \%$.

(40) Jak Komise poznamenala v rozhodnutí o zahájení řízení, jednotně vyložila ustanovení o „totožných projektech“, jež je uvedeno v rámci pro automobilový průmysl, a to v tom smyslu, že se musí jednat o projekty týkající se výroby srovnatelných automobilů, v srovnatelných množstvích a se srovnatelnými výrobními postupy. Komise zpravidla připouští, že v projektech realizovaných v různých lokalitách mohou být rozdíly, například pokud jde o úroveň kvality finálního výrobku nebo různé stupně automatizace závodů podle pracovních nákladů. Komise nicméně nepřipouští, aby byly porovnávány zásadně odlišné projekty, pokud by například v jedné lokalitě byly realizovány významné investice do vybavení a strojů, které by však nebyly realizovány v případě příslušné výroby na referenčním místě, které slouží ke srovnání.

(41) V daném případě informace, které Itálie poskytla, Komisi neumožnily, aby přistoupila k souhrnnému srovnání investičních nákladů. Itálie sama ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení poznamenala, že v případě investic v alternativních lokalitách není pro účely analýzy nákladů a přínosů možné srovnání jednotlivých operací, jak ale Komise vyžaduje. Totiž podle informací, které Itálie poskytla, projekty v upřednostňované lokalitě v Cutru a v alternativních lokalitách v Modeně a Temešváru jsou zásadně odlišné v technologickém obsahu investic a ve stupni vertikální diferenciace.

(42) S ohledem na toto omezení Komise posoudila dostupné informace, aby pochopila důvody pro volby různých možností investic a aby se ujistila, zda zásadní rozdíl v investičních nákladech je v souvislosti s analýzou nákladů a přínosů přijatelný. Komise ve svém posouzení nepopírá skutečnost, že se projekty mezi různými lokalitami mohou výrazně lišit, například jako důsledek různých možností průmyslu. Komise se musí nicméně ujistit, že analýza nákladů a přínosů je významným nástrojem pro posouzení specifické nevýhody upřednostňované lokality, což je možné pouze tehdy, jsou-li alternativní projekty srovnatelné.

(43) Komise především podotýká, že investiční náklady v Cutru výrazně překračují investiční náklady na alternativních místech, pokud jde o pozemek, budovy a stavby, stroje a strojní zařízení, nástroje a lisovací formy a vybavení pro dodavatele. Pokud jde o náklady na pozemek a na budovy a stavby, Komise má za to, že rozdíl uvedený v analýze nákladů a přínosů (41 530 657 EUR v Cutru oproti 10 084 237 EUR v případě alternativního umístění) lze odůvodnit jednak tím, že v Rumunsku jsou náklady na tyto výdajové položky mnohem nižší než v Itálii a za druhé tím, že společnost De Tomaso již v Modeně vlastní pozemek a část budov, které by byly pro projekt nezbytné.

(44) Pokud se ale jedná o stroje a strojní zařízení, nástroje a lisovací formy a vybavení pro dodavatele, musela by si společnost De Tomaso z velké části opatřit nové, a to jak v případě projektu v Cutru, tak v případě alternativních lokalit. V případě těchto nákladových položek, které se zpravidla zajišťují v rámci mezinárodní obchodní výměny, mohou být značné rozdíly mezi investičními náklady (165 381 681 v Cutru oproti 75 624 552 EUR v alternativní lokalitě) vysvětleny pouze tím, že v Cutru projekt vyžaduje vyšší úroveň automatizace a větší vertikální integraci.

(45) Komise posoudila dostupné informace, aby zjistila, zda jsou tyto rozdíly v nákladech odůvodněné specifickými podmínkami odlišných umístění a zda jsou slučitelné s požadavky pro srovnatelnost stanovenými v analýze nákladů a přínosů.

(46) Komise podotýká, že Itálie přičítá rozdíl v nákladech v Cutru oproti nákladům v Temešváru především vyšším pracovním nákladům (pro snížení počtu pracovníků se počítá s větší automatizací) a přísnějším právním předpisům v sociální oblasti, bezpečnosti a v oblasti životního prostředí (má-li být těmto předpisům vyhověno, je třeba používat modernější a složitější vybavení). Rozdíl mezi náklady v Cutru a v Modeně vyplývá především z menší kvalifikace pracovní síly (nedostatečnou řemeslnou zručnost je třeba kompenzovat vyšším podílem automatizace) a ze skutečnosti, že chybí zavedená síť dodavatelů (pročež je nezbytná vertikálnější struktura).

(47) Komise připouští, že tyto faktory mohou přispívat k nárustu investičních nákladů, ale nedomnívá se, že by mohly být vysvětlením pro tak značný rozdíl v nákladech.

(48) Za prvé v případě výrobců v malých množstvích, jakým společnost De Tomaso je, může automatizace přispět ke snížení potřeby pracovní síly pouze v omezené míře; investice do automatizace jsou zpravidla výhodné pouze, pokud se vyrábí ve velkých nebo velmi velkých množstvích. Řešení v Cutru by totiž v porovnání s alternativními řešeními stěží umožňovalo snížit počet pracovníků; podle údajů z analýzy nákladů a přínosů by v roce 2009 byl počet zaměstnanců v Cutru 786 a v Modeně a Temešváru dohromady 685. I s přihlédnutím k vyšší vertikální strukturalizaci v Cutru (která se projevuje ve vyšším počtu zaměstnanců na operace prováděné v rámci závodu), je zřejmé, že vyšší podíl automatizace stěží ušetří pracovní místa.

(49) Za druhé třebaže je pravda, že právní předpisy v sociální oblasti, bezpečnosti a v oblasti životního prostředí jsou v Itálii přísnější než v Rumunsku a mohou tedy vyžadovat větší investice, nelze tento faktor přeceňovat. Když se rozhoduje o střednědobých a dlouhodobých investicích, výrobci automobilů počítají i s vývojem právního rámce a neomezují se jen na platné právní předpisy. V případě Rumunska je přibližování norem západoevropské úrovni oprávněné i s ohledem na jeho pravděpodobný vstup do Evropské unie.

(50) Za třetí ke kompenzaci nízké kvalifikace pracovní síly není vždy nezbytné zvyšovat podíl automatizace. Ve skutečnosti je často opak pravdou. Pro provoz a údržbu automatizovaného strojního zařízení je třeba vysoce kvalifikované pracovní síly, zatímco méně kvalifikovaní pracovníci mohou snáze obsluhovat jednodušší zařízení.

(51) Konečně je pravda, že chybějící zavedená síť dodavatelů může vést k vyššímu stupni vertikální integrace, a tím k nutnosti vyšších investic, ale každá další těmito důvody podložená investice by měla přímo souviset s nedostatkem stávajících i předpokládaných dodavatelů pro specifické operace. K tomu v daném případě často nedochází.

(52) Například v připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení Itálie tvrdila, že zadání lakování sportovních automobilů z Modeny vnějším dodavatelům nezvyšuje nevýhodu Cutra. Itálie na podporu své argumentace poskytla odhady provozních a investičních nákladů, které jsou pro provádění lakování v modenském zařízení nezbytné, a doložila, že tato změna má na analýzu nákladů a přínosů nepatrný dopad a že má tendenci prohlubovat nevýhodu Cutra. Investiční náklady na lakovnu v Modeně by nicméně byly mnohem nižší než plánované náklady v Cutru (4,5 miliónu EUR oproti 6,3 miliónu), a to v důsledku nižšího stupně automatizace. Z toho vyplývá, že vyšší investice na lakovnu v Cutru nemohou být připisovány chybějící zavedené síti dodavatelů, ale jedná se však spíše o důsledek různé volby technologie v alternativních lokalitách.

(53) Obdobná úvaha se uplatní i v případě zkušební dráhy v Cutru. I když je pravda, že v alternativní lokalitě v Modeně by si společnost De Tomaso mohla pro potřeby zkoušek sportovních automobilů pronajmout dostupnou infrastrukturu; taková infrastruktura by zcela chyběla pro model Simbir v Temešváru. Itálie totiž prohlašuje, že zkoušky modelu Simbir by probíhaly na běžných silnicích v okolí rumunského závodu. V Cutru se nicméně počítá se zvláštní investicí na speciální dráhy pro zkoušky modelu Simbir.

(54) Komise rovněž podotýká, že ve zkoumaném případě nelze uplatnit další faktory, které by odůvodnily vyšší stupeň automatizace mezi různými umístěními. Investice do automatizace se často odůvodňují vysokým objemem výroby, což není případ společnosti De Tomaso, která by vyráběla malá množství jak v Cutru, tak v alternativní lokalitě. Obdobně by i v alternativních lokalitách byla množství totožná.

(55) Shora uvedené aspekty přivedly Komisi k závěru, že tak významné rozdíly mezi investičními náklady v Cutru a v alternativních lokalitách mohou být vysvětleny pouze tím, že porovnávané projekty jsou velice odlišné povahy. Tento závěr je podpořen podrobným popisem investic, který Itálie ohledně některých operací poskytla.

(56) Poslední informace totiž dokládají, že projekt v Cutru spočívá ve zcela automatizovaném velice moderním výrobním systému, který je navržen pro výrobu ve velkých množstvích, zatímco alternativní projekt se zakládá na nízké úrovni automatizace a na výrobě v malých množstvích. Následující příklady dokládají různou povahu srovnávaných projektů:

a) pro montáž modelu Simbir v Cutru je požadována investice více než 2 milióny EUR do velice moderní a zcela robotizované jednotky na montáž čelních skel. Obvykle je toto strojní zařízení upřednostňováno před ruční montáží pouze v případě výroby ve velmi velkých množstvích, která značně převyšují 50 tisíc jednotek, s nimiž se v daném projektu počítá. V Temešváru se s žádnou takovou investicí nepočítá,

b) stejným způsobem by se k montáži modelu Simbir v Cutru použila robotizovaná zařízení na montáž přístrojových desek, čelních částí a střešních panelů a na usazení sedadel a dveří. V Temešváru se nepočítá se strojním zařízením tohoto typu,

c) na lisování a svařování sportovních automobilů se v Cutru počítá s nákladnou jednotkou na řezání laserem, zatímco v Modeně se s obdobnou investicí nepočítá,

d) investice v Cutru zahrnují nákladnou, zcela vybavenou, metrologickou jednotku se souřadnicovým systémem měření jak samotného automobilu, tak jednotlivých komponentů. V případě alternativního umístění se s obdobnou investicí nepočítá,

e) v Cutru se počítá s velice složitými systémy kontroly kvality na vstupu materiálu, což je v rozporu s obvyklou praxí, kdy je za kontrolu kvality odpovědný dodavatel. Alternativní řešení tuto možnost nezahrnuje,

f) investiční plány v Cutru obsahují centralizovaný informační systém pro monitorování a prověřování na montážních linkách. V případě alternativního řešení se s podobným systémem nepočítá, ačkoli finální výrobky musí být na stejné kvalitativní úrovni,

g) řešení v Cutru zahrnuje investice na zřízení střediska stále odborné přípravy s multimediální infrastrukturou, do něhož budou mít přístup i pracovníci dodavatele. V případě alternativního řešení se nepočítá s obdobným střediskem,

h) investice v Cutru zahrnuje zařízení na zkoušky motorů. Taková infrastruktura by společnosti De Tomaso umožnila provádět standardní výrobní zkoušky, vymezit a realizovat výzkum a vývoj motorů (benzínových pro sportovní automobily a naftových pro model Simbir) od externích dodavatelů, které by se v Cutru montovaly do automobilů. V alternativním řešení by společnost De Tomaso svěřila standardní zkoušky a konečné seřízení nezávislým společnostem (v Modeně) nebo dodavateli motorů (v Temešváru) a nepočítalo by se s výzkumnou a vývojovou činností.

(57) Vzhledem ke všem těmto skutečnostem dochází Komise k závěru, že plánované investiční náklady v Cutru na stroje a vybavení, nástroje a lisovací formy a vybavení pro dodavatele jsou nadměrné a nesrovnatelné s investičními náklady v alternativním řešení. Na základě dostupných informací a s pomocí externího znalce, odborníka z odvětví automobilového průmyslu, Komise odhadla, že objektivní rozdíly mezi alternativními umístěními, pokud jde o existenci sítě dodavatelů, náklady na pracovní sílu, právní předpisy a kvalifikaci pracovní síly, by mohly odůvodnit dvacetipětiprocentní nevýhodu Cutra oproti alternativnímu řešení. V důsledku toho Komise dochází k závěru, že investiční náklady na stroje a strojní zařízení, nástroje a lisovací formy a vybavení pro dodavatele, které mohou být považovány pro účely podpory v Cutru za způsobilé, dosahují výše 94 530 690 EUR ([9]) oproti 165 381 681 EUR, jak uvedla Itálie.

(58) Vzhledem k výše uvedenému odhadu způsobilých nákladů Komise především poznamenává, že jejím cílem není rozhodnout, jaké investice se mají nebo nemají v Cutru realizovat, ale určit, zda investice, které společnost De Tomaso plánuje, jsou podle rámce pro automobilový průmysl srovnatelné s investicemi, které by byly realizovány v alternativních lokalitách, a zda jsou tedy způsobilé pro poskytnutí podpory. Za druhé Komise podotýká, že neměla možnost učinit podrobnější srovnání mezi alternativními projekty, neboť Itálie tvrdí, že takové srovnání nelze provést. Komise byla tedy nucena se opírat o informace, které jí byly předány.

(59) Komise dochází tudíž k závěru, že celkové způsobilé náklady na projekt dosahují v aktualizované hodnotě výše 136 061 346 EUR ([10]). V důsledku toho se při výpočtu regionální nevýhody v Cutru braly v úvahu pouze tyto investice. Touto změnou došlo ke snížení nevýhody z 89 757 129 na 18 906 138 EUR ([11]) pokud jde o investiční náklady a ostatní způsobilé výdaje.

(60) Komise rovněž posoudila srovnání provozních nákladů, které Itálie učinila v analýze nákladů a přínosů, s připomínkami, které Itálie předložila v souvislosti se zahájením řízení. Pokud jde o potřebu pracovní síly, Komise akceptuje opravy, které Itálie provedla ohledně počtu vedoucích pracovníků a zaměstnanců nepracujících ve výrobě v případě alternativního řešení. Komise nicméně podotýká, že zvýšení počtu zaměstnanců nebylo pro výpočet nákladů na pracovní sílu správně zahrnuto do analýzy nákladů a přínosů. V alternativním řešení je totiž počet zaměstnanců uvedený v analýze nákladů a přínosů 642 v roce 2009, zatímco v podkladech je uveden počet 685. Komise považuje za správný tento druhý údaj a na základě toho upravila analýzu nákladů a přínosů. Celkové náklady na pracovní sílu se tedy v alternativním řešení zvyšují z 23 448 521 na 28 526 739 EUR a nevýhoda této výdajové položky se snižuje o 5 078 218 EUR (62 658 707 EUR místo 67 736 925).

(61) Pokud jde o náklady na dopravu do zahraničí, Komise akceptuje opravu, kterou Itálie provedla a jež snižuje nevýhodu těchto celkových nákladů na 745 269 EUR (původně italské orgány počítaly s 754 916 EUR).

([9]) (Investice na stroje a strojní zařízení, nástroje a lisovací formy a vybavení pro dodavatele v alternativní lokalitě) x (1 + procentuální podíl nevýhody v Cutru) = 75 624 552 [viz bod 46[x 1,25 = 94 530 690.

([10]) Způsobilé náklady na pozemek, budovy a stavby (41 530 657) [viz bod 45] + způsobilé náklady na stroje a vybavení, nástroje a lisovací formy a vybavení pro dodavatele (94 530 690) [viz bod 59] = 136 061 346.

([11]) Kompenzace každé nevýhody, pokud jde o investiční náklady na stroje a strojní zařízení, nástroje a lisovací formy a vybavení pro dodavatele odpovídající způsobilým nákladům vypočítaným pro tyto položky (94 530 690) [viz bod 59] – náklady na tyto položky v alternativní lokalitě (75 624 552) [viz bod 46] = 18 906 138.

(62) Důsledkem změn v analýze jsou jiné výsledky v oblasti nákladů a přínosů než jaké Itálie oznámila. Změněná analýza nákladů a přínosů uvádí pro čisté náklady nevýhodu Cutra 82 310 114 EUR ([12]) v hodnotách za rok 2003 (oproti oznámené částce 158 248 977 EUR). Z toho pro projekt vyplývá procentuální míra nevýhody 60,49 % ([13]) (oproti původně oznámené procentuální míře 76,48 %).

(63) Konečně na základě čl. 3 odst. 2 písm. d) rámce pro automobilový průmysl Komise posoudila otázku úpravy, která spočívá v navýšení míry způsobilé podpory jako doplňkové pobídky pro investora, aby v daném regionu investoval. Je zřejmé, že na základě investice společnost De Tomaso výrazně zvýší svou výrobní kapacitu vzhledem k tomu, že její úroveň výroby je v současné době velice nízká. V souladu s rámcem pro automobilový průmysl se tedy „procentuální míra regionální nevýhody" vyplývající z analýzy nákladů a přínosů sníží o jeden procentní bod („značný" dopad na hospodářskou soutěž v případě investičního projektu v regionu, na který se uplatní čl. 87 odst. 3 písm. a) Smlouvy). Konečný procentuální míra je tedy 59,49 HEP a je nižší než regionální mezní hodnota 50 % ČEP pro velké podniky v Kalábrii (mezní hodnota, která v případě daného projektu odpovídá 73,83 % HEP) a tím spíše pro malé a střední podniky. Jelikož v každém případě „procentuální míra regionální nevýhody" pro projekt zůstává nižší než regionální mezní hodnota 73,83 % HEP, není již nezbytné určovat, zda společnost De Tomaso patří mezi malé a střední podniky.

V. **Závěr**

(64) Komise považuje regionální podporu, kterou Itálie zamýšlí poskytnout společnosti De Tomaso na daný projekt, za slučitelnou se společným trhem, pokud nepřekročí míru podpory odpovídající 59,49 % HEP způsobilých nákladů. Komise má za to, že náklady způsobilé pro daný projekt dosáhnou 136 061 346 EUR v hodnotách z roku 2003 (s diskontní sazbou 5,06 %). Komise tedy považuje regionální podporu, kterou Itálie zamýšlí poskytnout společnosti De Tomaso na daný projekt, za slučitelnou se společným trhem, pokud nepřekročí částku 80 949 501 EUR HEP (v hodnotách z roku 2003, s diskontní sazbou 5,06 %).

(65) Každá jiná státní podpora danému investičnímu projektu je neslučitelná se společným trhem,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Státní podpora, kterou Itálie zamýšlí poskytnout konsorční společnosti De Tomaso srl a společnosti UAZ Europa srl je v souladu s čl. 87 odst. 1 Smlouvy slučitelná se společným trhem v maximální výši 80 949 501 EUR hrubého ekvivalentu příspěvku v hodnotách za rok 2003 a při použití diskontní sazby 5,06 %.

Článek 2

Jakákoli dodatečná státní podpora k částce podpory podle článku 1, kterou by Itálie zamýšlela poskytnout na daný projekt konsorční společnosti De Tomaso srl a společnosti UAZ Europa srl, je neslučitelná se společným trhem.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 19. ledna 2005.

Za Komisi

Neelie KROES

členka Komise

([12]) 18 906 138 (investiční náklady [viz bod 61]) + 62 658 707 (provozní náklady [viz bod 62]) + 745 269 (náklady na dopravu [viz bod 63]) = 82 310 114.

([13]) $\frac{\text{Čistá nevýhoda v oblasti nákladů}}{\text{Investice}} = \frac{82\,310\,114}{136\,061\,346} = 60{,}49\ \%$ [viz bod 61, pokud jde o investiční náklady po úpravě].