II

(Retsakter, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 19. januar 2005

om Italiens påtænkte statsstøtte til Società Consortile De Tomaso srl og UAZ Europa srl, der tilhører De Tomaso-koncernen

(meddelt under nummer K(2005) 40)

(Kun den italienske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2006/260/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler [1], og

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 18. december 2002 anmeldte de italienske myndigheder en plan til Kommissionen om regionalstøtte til Società Consortile De Tomaso srl og UAZ Europa srl. Den 4. februar 2003 udbad Kommissionen sig supplerende oplysninger. De italienske myndigheder anmodede i brev af 12. marts og 22. april om forlængelse af svarfristen, og fremsendte oplysningerne i brev af 26. maj 2003.

(2) Ved brev af 24. juli 2003 underrettede Kommissionen Italien om sin beslutning om at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, vedrørende denne støtte.

(3) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* [2]. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger.

(4) Kommissionen har ikke modtaget bemærkninger fra interesserede parter.

(5) Italien fremsatte bemærkninger den 13. oktober 2003 ved indledningen af proceduren. Den 6. februar 2004 anmodede Kommissionen Italien om supplerende oplysninger, og den 17. februar blev der afholdt et møde mellem Kommissionens tjenestegrene, de italienske myndigheder og repræsentanter for de berørte virksomheder. Italien afgav supplerende oplysninger i brev af 23. april 2004. Den 30. april sendte den italienske erhvervsminister Kommissionen et brev med en anmodning om en hurtig afklaring af sagen. Kommissionen besvarede dette brev den 18. juni 2004.

II. DETALJERET BESKRIVELSE AF STØTTEN

(6) Støttemodtagerne er Società Consortile De Tomaso srl og UAZ Europa srl, som tilhører De Tomaso-koncernen (herefter »De Tomaso«). De Tomaso producerer i øjeblikket et meget begrænset antal sportsvogne med høj ydeevne. Efter de italienske myndigheders opfattelse opfylder De Tomaso definitionen af små og mellemstore virksomheder i Kommissionens forordning (EF) nr. 70/2001 af 12. januar 2001 om anvendelse af EF-traktatens artikel 87 og 88 på statsstøtte til små og mellemstore virksomheder [3] (herefter »SMV-forordningen«).

Projektet

(7) De Tomaso har planer om at opføre et nyt produktionsanlæg på et nyt sted, som skal have en kapacitet til:

[1] EUT C 227 af 23.9.2003, s. 2.
[2] Se fodnote 1.
[3] EFT L 10 af 13.1.2001, s. 33, senest ændret ved forordning (EF) nr. 364/2004 (EUT L 63 af 28.2.2004, s. 22).

a) slutmontering af omkring 40 000 enheder om året af modellen Simbir, en firehjultrækker fremstillet af den russiske bilproducent UAZ

b) produktion af omkring 8 000 enheder om året af modellen Vallelunga, en sportssedan, samt modellen Pantera, som er en luksussportsvogn.

Projektet vil blive iværksat, så snart Kommissionen har godkendt støtten, og arbejdet ventes at kunne afsluttes i 2006. Bilproduktionen vil blive indledt allerede i 2005.

(8) Projektet skal gennemføres i Italien, nærmere betegnet i Cutro i Calabria, som er et område omfattet af EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra a), med et regionalt støtteloft på 50 % i bruttosubventionsækvivalent (*) (BSÆ) for perioden 2000-2006.

(9) Ifølge de italienske myndigheder er der tale om et mobilt projekt. De Tomaso overvejer alternative placeringer i Timisoara (Rumænien) for Simbir-modellen og Modena (Italien) for modellerne Vallelunga og Pantera. Investeringen i Timisoara vil blive gennemført på et helt nyt produktionssted, mens man ved investering i Modena vil udvide De Tomasos eksisterende fabrik, hvor man nu producerer et meget begrænset antal af modellen Guarà, som er en sportsvogn med høj ydeevne.

(10) I henhold til anmeldelsen vil De Tomaso investere et nominelt beløb på 218 760 000 EUR (206 912 337 EUR i nutidsværdi, beregnet med 2003 som referencetidspunkt og med en 5,06 % som diskonteringssats ([4])). De italienske myndigheder har godkendt hele investeringsbeløbet.

Retsgrundlag og støttebeløb

(11) Den anmeldte støtte tildeles, hvis Kommissionen godkender den, til to selskaber, der tilhører De Tomaso, efter en plan i to tempi. Det første direkte tilskud på 9 519 817 EUR til UAZ Europa srl, blev godkendt i april 2001, mens det andet på 168 490 000 EUR til Società Consortile De Tomaso srl, blev godkendt i august 2002. Tilskuddene skal udbetales i perioden 2004-2008. Støtten er omfattet af ordninger godkendt af Kommissionen ([5]) og gives i henhold til loven om foranstaltninger til erhvervsaktiviteter i landets dårligt stillede områder (*Misure in favore delle attività produttive nelle aree depresse del Paese*) (herefter lov nr. 488/1992) og loven om foranstaltninger til rationalisering af de offentlige finanser (herefter lov nr. 662/1996) .

(12) Eftersom tilskuddene vedrører samme projekt, anmeldte de italienske myndigheder dem under ét. I alt beløber støtten til De Tomaso sig således til et nominelt beløb på 178 008 817 EUR (155 640 104 EUR i aktualiseret værdi, beregnet med 2003 som referencetidspunkt og med en 5,06 % som diskonteringssats). De italienske myndigheder har anmeldt en støtteintensitet på 75,22 % BSÆ.

(13) Ifølge de italienske myndigheder er der ikke givet nogen anden fællesskabsstøtte eller –finansiering til projektet.

Begrundelse for at indlede procedure

(14) I sin beslutning af 23. juli 2003 om at indlede procedure gav Kommissionen udtryk for tvivl om, hvorvidt De Tomaso kunne betragtes som en SMV. Kommissionen gav desuden udtryk for tvivl om en række elementer i costbenefitanalysen, især følgende:

a) hvorvidt projekterne på det valgte og de alternative produktionssteder kunne sammenlignes

b) sammenligningen i costbenefitanalysen mellem investeringsomkostningerne

c) sammenligningen i costbenefitanalysen mellem driftsomkostningerne, især lønomkostningerne og omkostningerne til transport til udlandet.

III. DE ITALIENSKE MYNDIGHEDERS BEMÆRKNINGER

(15) Italien fremsendte sine bemærkninger til indledningen af proceduren den 13. oktober 2003. Derefter forelagde de italienske myndigheder Kommissionen andre oplysninger og dokumenter på mødet den 17. februar 2004, som blev suppleret i brev af 23. og 30. april 2004.

(16) Hvad angår De Tomasos karakter af SMV, fremlagde de italienske myndigheder detaljerede oplysninger om ejendomsforholdene samt finansielle redegørelser fra selskabet Alejandro S.A. og et udskrift fra hr. De Tomasos testamente.

(17) Hvad angår sammenligneligheden mellem projekterne på det valgte produktionssted og på de alternative steder, fastholder Italien for det første, at der er foretaget en sammenligning mellem de samme produkter, i samme mængder, med den samme produktkombination og til de samme priser. Forskellen mellem de påkrævede investeringer på de forskellige produktionssteder kan forklares af den specifikke karakter af den valgte placering, som svarer til Norditalien med hensyn til lønomkostninger og retlige bestemmelser om sociale forhold, sikkerhed og miljø, men hvor man mangler kvalificeret arbejdskraft og en grundfæstet industritradition.

(18) Ifølge de italienske myndigheder er situationen en helt anden på de alternative produktionssteder. I Modena er der adgang til højt kvalificeret arbejdskraft, eftersom der på stedet findes et fintmasket net af underleverandører til bilindustrien og bilproducenter. I Timisoara er der adgang til kvalificeret arbejdskraft til en brøkdel af de omkostninger, man må påregne i Cutro. Desuden ville der være en logistisk fordel ved at producere modellen Simbir i Timisoara.

(*) Faktuel fejl: nettosubventionsækvivalent og ikke bruttosubventionsækvivalent

([4]) Satsen på 5,06 % er den, der er anført i tabellen for tibagebetaling af statsstøtte - rentesatser for tilbagebetaling og reference- og diskonteringsrenter gældende fra og med den 1. august 1997, og svarer til satsen for 2002, hvor anmeldelsen blev indgivet (http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/others/reference_rates.html)

([5]) Kommissionens beslutning af 12. juli 2000 om ikke at gøre indsigelse i sag N 715/99, offentliggjort i EFT C 278 af 30.9.2000, s. 26.

(19) Italien understreger den strategiske værdi af Cutro-projektet for den industrielle udvikling i området. I denne forbindelse er hensigten gennem en række teknologiske valg at opbygge et avanceret produktionsapparat, som omfatter de mest nyskabende teknikker og det meste nyskabende udstyr, som kan give De Tomaso mulighed for at foretage sin egen interne forskning og udvikling. De alternative placeringer er derimod baseret på mere traditionelle teknologiske løsninger.

(20) På grundlag af disse betragtninger fastholder de italienske myndigheder, at Kommissionens anmodning om en sammenligning mellem identiske projekter er malplaceret og misvisende, idet den indebærer en sammenligning af »hypotetiske«løsninger, som ikke er baseret på de egentlige hensigter hos den virksomhed, der foretager investeringerne.

(21) De italienske myndigheder fastholder, at den sammenligning af de enkelte funktioner i forbindelse med investeringer i alternative løsninger, som Kommissionen anmoder om i forbindelse med costbenefitanalysen, ikke er mulig, eftersom det ville kræve fuldstændig udvikling af de alternative projekter, som De Tomaso kun kunne gennemføre efter at have valgt produktionssted.

(22) Ikke desto mindre har Italien fremsendt nye og mere detaljerede oplysninger, som blandt andet omfatter en sammenligning af de investeringer, der skal foretages i Cutro og på de alternative produktionssteder med henblik udstansning, svejsning og lakering af sportsvognene (Cutro over for Modena) og for slutmontering og lakering af modellen Simbir (Cutro over for Timisoara).

(23) Ifølge de italienske myndigheder ville mange af de investeringer, der er planlagt i Cutro, ikke være nødvendige med en alternativ løsning, fordi man ville kunne gennemføre de pågældende aktiviteter (lakering og afprøvning af motorer) eller leje af eksisterende infrastrukturer (en testbane i nærheden af Modena). Med hensyn til lakering af sportsvognene har de italienske myndigheder fremlagt et overslag over investeringsomkostningerne til et nyt lakeringsanlæg i Modena for at påvise, at selv at foretage lakeringen i Modena ville være billigere end at outsource, hvilket derfor øger Cutros regionale ulempe en smule. Hvad angår testbænken til motorer, bemærker de italienske myndigheder, at anlægget i Cutro vil give De Tomaso mulighed for også at udvikle særlige versioner af motorerne til kommende produktioner.

(24) Hvad angår de driftsmæssige aspekter af costbenefitanalysen, forklarer de italienske myndigheder, at forskellen i behovet for arbejdskraft skyldes dels en fejl i costbenefitanalysen, hvor man i den alternative løsning undervurderede antallet af mellemledere og funktionærer, dels den kendsgerning, at behovet for arbejdskraft ville være mindre i Modena, eftersom lakeringen kunne outsources. På baggrund af disse to forhold konkluderer de italienske myndigheder, at behovet for arbejdskraft ville være det samme med de alternative løsninger.

(25) Med hensyn til transportomkostningerne til udlandet har de italienske myndigheder fremlagt oplysninger og opdateret dokumentation om omkostningerne ved transport af modellen Simbir fra Timisoara, ifølge hvilke disse omkostninger skulle være højere fra Cutro end ved den alternative placering i Timisoara.

(26) Endelig bemærker de italienske myndigheder, at virksomheden har lidt skade af den langvarige procedure.

IV. **VURDERING AF STØTTEN**

(27) Den foranstaltning til fordel for De Tomaso, som Italien har anmeldt, indeholder statsstøtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 1. Støtten er finansieret af staten eller ved hjælp af statsmidler. Endvidere udgør støtten en betydelig procentdel af finansieringen af projektet og kunne fordreje konkurrencen mellem medlemsstaterne ved at give De Tomaso en fordel i forhold til konkurrerende virksomheder, som ikke modtager støtte. På markedet for automobiler er der endelig tale om omfattende samhandel mellem medlemsstaterne. Dette bestrider de italienske myndigheder ikke.

(28) I traktatens artikel 87, stk. 2, opregnes de former for støtte, der er forenelige med fællesmarkedet. På grund af støttens karakter og formål og virksomhedens geografiske beliggenhed kan stk. 2, litra a), b) og c) ikke finde anvendelse på planen. I artikel 87, stk. 3, nævnes andre former for støtte, der kan betragtes som forenelige med fællesmarkedet. Kommissionen bemærker, at projektet skal gennemføres i Calabria, som er et støtteberettiget område i henhold til artikel 87, stk. 3, litra a), med et regionalt støtteloft på 50 % i nettosubventionsækvivalent (NSÆ) for store virksomheder ([6]).

(29) Ifølge Kommissionen er støttemodtageren De Tomaso, dvs. koncernen bestående af virksomhederne Società Consortile De Tomaso srl og UAZ Europa srl, som støtten vil blive udbetalt til. De Tomaso vil producere og samle biler. Virksomheder tilhører derfor motorkøretøjsindustrien, jf. EF-rammebestemmelser for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien ([7]) (herefter »rammebestemmelserne for motorkøretøjsindustrien«), som gælder for det foreliggende projekt, fordi støtten blev anmeldt til Kommissionen inden den 1. januar 2003.

([6]) I henhold til artikel 4, stk. 3, i SMV-forordningen kan støtteloftet for SMV's investeringsprojekter i områder berettiget til regionalstøtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 3, litra a), forhøjes med 15 procentpoint NSÆ i forhold til den værdi, der er fastsat i det støttekort, Kommissionen har godkendt, forudsat at den samlede nettostøtteintensitet til projektet ikke overstiger 75 %.

([7]) EFT C 279 af 15.9.1997, s. 1 og EFT C 368 af 22.12.2001 s. 10.

(30) De samlede projektomkostninger og støttebeløbet overstiger begge de lofter, der er fastsat i rammebestemmelserne for motorkøretøjsindustrien. Disse lofter er a) for de samlede projektomkostninger 50 mio. EUR, b) for den samlede bruttostatsstøtte og støtte fra fællesskabsinstrumenter til projektet 5 mio. EUR. I deres anmeldelse af støtten til De Tomaso henviste de italienske myndigheder til traktatens artikel 88, stk. 3.

(31) I henhold til rammebestemmelserne for motorkøretøjsindustrien skal Kommissionen både sikre sig, at den ydede støtte er nødvendig for gennemførelsen af projektet, og at den står i et rimeligt forhold til de problemer, der skal løses. Begge disse kriterier, nødvendigheden og proportionaliteten, skal være opfyldt, for at Kommissionen kan godkende statsstøtte i motorkøretøjssektoren.

(32) I henhold til punkt 3.2, litra a) i rammebestemmelserne for motorkøretøjsindustrien skal den støttemodtagende virksomhed for at sikre, at en given regionalstøtte er nødvendig, klart bevise, at den har et økonomisk rentabelt alternativ for gennemførelsen af projektet. Hvis projektet består i modernisering eller rationalisering af et eksisterende produktionssted, eller hvis den omhandlede investering ikke vil kunne foretages på noget andet nyt eller allerede eksisterende produktionssted inden for koncernen, vil virksomheden skulle gennemføre projektet på det eneste mulige produktionssted, også selv om der ikke ydes støtte. Man kan derfor ikke godkende regionalstøtte til et projekt, som ikke er geografiske mobilt.

(33) I den foreliggende sag er det geografiske alternativ til at placere projektet i Cutro at slutmontere modellen Simbir i Timisoara (Rumænien) og producere modellerne Vallelunga og Pantera i Modena (Italien). Efter Kommissionens opfattelse har de italienske myndigheder fremlagt tilstrækkelig dokumentation herfor, herunder feasibilityundersøgelser af alternative produktionssteder, planer, tabeller og fortegnelser over potentielle leverandører af udstyr.

(34) På baggrund af investeringens karakter (projekt på et helt nyt produktionssted) og den modtagne dokumentation konkluderer Kommissionen, at projektet er af mobil karakter, og at der foreligger en reel alternativ placeringsmulighed.

(35) I henhold til punkt 3.2, litra b) i rammebestemmelserne for motorkøretøjssektoren vurderer Kommissionen, om omkostningerne i forbindelse med projektets mobile aspekter er støtteberettigede. I henhold til punkt 3.2, litra c) sikrer Kommissionen sig, at den planlagte støtteforanstaltning står i forhold til de regionale problemer, den skal bidrage til at løse. I den henseende anvender den en costbenefitanalyse.

(36) I costbenefitanalysen sammenlignes for de mobile aspekters vedkommende de omkostninger, som en investor skal bære for at gennemføre projektet i det pågældende område, med omkostningerne ved et tilsvarende projekt et andet sted. Dermed kan man fastslå, hvilke specifikke ulemper der gælder i det støtteberettigede område. Kommissionen tillader regionalstøtte inden for en grænse, der svarer til de regionale ulemper, der følger med en investering på et alternativt sted.

(37) I henhold til punkt 3.2, litra c) i rammebestemmelserne for motorkøretøjssektoren foretages vurderingen i costbenefitanalysen af de driftsmæssige ulemper ved at placere anlægget i Cutro frem for i Timisoara og Modena over en femårig periode, eftersom projekt skal gennemføres på et nyt produktionssted. Den referenceperiode, som de italienske myndigheder anvender i costbenefitanalysen, er 2005-2009, dvs. de første tre år (*) efter produktionsstarten, jf. punkt 3.3, i bilag I til rammebestemmelserne for motorkøretøjssektoren. Costbenefitanalysen i anmeldelsen viser en nettoulempe med hensyn til omkostninger på 158 248 977 EUR i nutidsværdi for en placering i Cutro i forhold til alternativerne. Dermed bliver projektets »regionale ulempefaktor« på 76,48 % ([8]).

(38) Indledningsvis bemærker Kommissionen rent teknisk, at man i den italienske costbenefitanalyse har brugt 2003 som referenceår for beregning af nutidsværdierne. Det korrekte år er imidlertid 2002, hvor støtten blev anmeldt til Kommissionen. Eftersom den anvendte diskonteringssats faktisk er den korrekte sats fra 2002 (5,06 %), er der ingen grund til at ændre referenceåret, da det ikke på nogen måde ville ændre de relevante faktorer og tal.

(39) Hvad angår indholdet af costbenefitanalysen, benyttede Kommissionen ved sin vurdering af oplysningerne fra de italienske myndigheder sig af en ekstern ekspert i automobilsektoren. Vurderingen bekræftede den tvivl, der kom til udtryk i beslutningen om at indlede proceduren med hensyn til sammenligneligheden mellem projekterne i Cutro og på andre produktionssteder. Begrundelserne for denne konklusion fremgår af punkt 40-63.

(*) Faktuel fejl: fem og ikke tre år.

([8]) Regional ulempeprocent $= \frac{\text{Investeringer}}{\text{Nettoulempe mht omkostninger}}$ (begge i nutidsværdi).

I den foreliggende sag beløber investeringen sig til 206 912 337 EUR [se punkt 10].

Regional ulempeprocent $= \frac{158\ 248\ 977}{206\ 912\ 337} = 76{,}48\ \%$.

(40) Som bemærket i beslutningen om at indlede proceduren har Kommissionen fortolket bestemmelsen i rammebestemmelserne for motorkøretøjssektoren om identiske projekter konsekvent. Det vil sige, at der skal være tale om projekter om produktion af sammenlignelige biler, i sammenlignelige mængder efter sammenlignelige produktionsprocesser. Normalt erkender Kommissionen, at der kan være tale om forskelle mellem projekter, der gennemføres forskellige steder, f.eks. med hensyn til mængder af slutproduktet og forskellige grader af automatisering afhængigt af lønomkostningerne. Kommissionen godkender imidlertid ikke sammenligninger mellem meget forskellige projekter, dvs. når der på et produktionssted vil blive gennemført meget omfattende investeringer i udstyr og maskiner, som til gengæld ikke vil blive foretaget for den tilsvarende produktion på det referencested, der bruges i sammenligningen.

(41) I den foreliggende sag har oplysningerne fra de italienske myndigheder foranlediget Kommissionen til at foretage en fuldstændig sammenligning mellem investeringsomkostningerne. De italienske myndigheder bemærkede selv i deres kommentarer til indledningen af proceduren, at for investeringerne i de alternative løsninger er det ikke muligt i forbindelse med costbenefitanalysen at foretage en sammenligning af de enkelte funktioner, som Kommissionen foreskriver. I henhold til oplysningerne fra de italienske myndigheder er projekterne med den foretrukne placering i Cutro og på de alternative produktionssteder i Modena og Timisoara markant forskellige med hensyn til det teknologiske indhold af investeringerne og i den vertikale differentieringsgrad.

(42) På grund af disse begrænsninger har Kommissionen analyseret de foreliggende oplysninger for at nå frem til begrundelserne for de forskellige investeringsvalg og efterprøve, om den væsentlige forskel mellem investeringsomkostningerne er acceptabel i forbindelse med costbenefitanalysen. Som led i vurderingen afviser Kommissionen ikke, at projekterne kan være meget forskellige på de forskellige produktionssteder, f.eks. som følge af forskellige produktionsmæssige valg. Kommissionen må dog sikre sig, at costbenefitanalysen er et vigtigt instrument til vurdering af den specifikke regionale ulempe for den valgte placering, hvilket kun er muligt, hvis de alternative projekter er sammenlignelige.

(43) Kommissionen bemærker først og fremmest, at investeringsomkostningerne i Cutro langt overstiger omkostningerne på de alternative produktionssteder med hensyn til grund, bygninger og anlæg, maskiner og udstyr, værktøjer og støbeforme samt værktøjer til leverandører. Hvad angår udgifterne til grund og til bygninger og anlæg, finder Kommissionen, at forskellen i costbenefitanalysen (41 530 657 EUR i Cutro mod 10 084 237 EUR på de alternative produktionssteder) på den ene side er begrundede af, at denne type omkostninger er langt lavere i Rumænien end i Italien, og på den anden side skyldes, at De Tomaso allerede har en grund i Modena og en del af de bygninger, som skal bruges til projektet.

(44) De Tomaso vil derimod i vid udstrækning skulle indkøbe nye maskiner og udstyr, værktøjer og støbeforme samt værktøjer til leverandører såvel i Cutro som på et alternativt produktionssted. For dette udgiftsområde, der normalt dækker over internationale indkøb, kan de betydelige forskelle mellem investeringsomkostningerne (165 381 681 EUR i Cutro mod 75 624 552 EUR på de alternative produktionssteder) kun forklares af, at projektet i Cutro omfatter en højere automatiseringsgrad og større vertikal integration.

(45) Kommissionen har undersøgt de foreliggende oplysninger for at fastslå, om disse omkostningsforskelle er begrundet af særlige omstændigheder på de forskellige produktionssteder, og om de er forenelige med costbenefitanalysens krav om sammenlignelighed.

(46) Kommissionen bemærker, at de italienske myndigheder især tilskriver forskellene mellem omkostningerne i Cutro og Timisoara de højere lønudgifter (for at mindske arbejdsstyrken påregner man større automatisering) og skrappere lovbestemmelser om sociale forhold, sikkerhed og miljø (for at opfylde disse bestemmelser er der behov for mere moderne og komplekse anlæg). Omkostningsforskellene mellem Cutro og Modena skyldes især en mindre kvalificeret arbejdsstyrke (for at kompensere for manglen på manuelle færdigheder er det nødvendigt at øge automatiseringen) og manglen på et etableret net af leverandører (hvilket nødvendiggør en mere vertikal struktur).

(47) Kommissionen erkender, at disse faktorer kan medvirke til at øge investeringsomkostningerne, men finder ikke, at det kan forklare de betydelige omkostningsforskelle.

(48) For det første kan automatisering for en producent af få enheder som De Tomaso kun i begrænset omfang medvirke til at mindske behovet for arbejdskraft. Normalt er investeringer i automatisering kun interessante for store eller meget store produktionsmængder. Faktisk vil Cutro-løsningen dårligt tillade at mindske arbejdsstyrken i forhold til de alternative løsninger. I henhold til tallene i costbenefitanalysen vil antallet af ansatte i Cutro i 2009 være 786 mod 685 i Modena og Timisoara tilsammen. Tager man derudover i betragtning, at strukturen i Cutro er mere vertikal (hvilket indebærer et højere antal ansatte til at udføre de interne funktioner), er det indlysende, at højere automatisering dårligt nok muliggør besparelser i antallet af ansatte.

(49) For det andet må man ikke overvurdere det forhold, at lovbestemmelserne i Italien om sociale forhold, sikkerhed og miljø er strengere end i Rumænien og dermed kan kræve større investeringer. Når bilproducenter beslutter at foretage investeringer på mellemlang sigt, vil de ofte tage hensyn til mulige udviklinger i de retlige forhold frem for at begrænse sig til de gældende bestemmelser. I Rumæniens tilfælde må man forvente en tilpasning af normerne til det vesteuropæiske niveau på mellemlang sigt, blandt andet på grund af udsigten til, at Rumænien antagelig vil blive optaget i EU.

(50) For det tredje er der ikke altid behov for større automatisering for at kompensere for arbejdsstyrkens manglende kvalifikationer. Faktisk er det modsatte ofte tilfældet. Det kræver en højt kvalificeret arbejdsstyrke at drive og vedligeholde automatiserede maskiner, mens mindre kvalificerede arbejdstagere lettere kan betjene mere enkle maskiner.

(51) Endelig er det sandt, at et etableret net af leverandører kan føre til en højere grad af vertikal integration og dermed kræve større investeringer, men enhver supplerende investering med denne begrundelse skal relateres direkte til manglen på faktiske eller potentielle leverandører til de forskellige funktioner. Det er ofte ikke tilfældet i den foreliggende sag.

(52) I deres bemærkninger til indledningen af proceduren understregede de italienske myndigheder f.eks., at outsourcing af lakeringen af sportsvognene i Modena ikke øger Cutros regionale ulempe kunstigt. Til underbygning af dette argument har de italienske myndigheder fremlagt overslag over de drifts- og investeringsomkostninger, der er nødvendige for at foretage lakeringen internt på anlægget i Modena, som viser, at denne omlægning har en meget begrænset virkning i costbenefitanalysen og øger Cutros regionale ulempe. Imidlertid ville investeringsomkostningerne til lakeringsanlægget i Modena være langt lavere end det beløb, der er afsat i Cutro (4,5 mio. EUR mod 6,3 mio. EUR), på grund af den lavere automatiseringsgrad. Resultatet er, at størstedelen af investeringerne i lakeringsanlægget i Cutro ikke kan tilskrives manglen på et etableret net af leverandører, men snarere er en følge af, at der er valgt andre teknologiske løsninger på de alternative produktionssteder.

(53) Et lignende ræsonnement gælder testbanen i Cutro. Selv om De Tomaso på det alternative produktionssted i Modena kunne leje tilgængelig infrastruktur til afprøvning af sportsvogne, mangler der fuldstændig infrastruktur af denne type for modellen Simbir i Timisoara. De italienske myndigheder hævder, at modellen Simbir skal testes på normale veje omkring anlægget i Rumænien. Ikke desto mindre er der afsat en specifik investering i særlige testbaner for modellen Simbir i Cutro.

(54) Kommissionen bemærker endvidere, at man i den foreliggende sag ikke kan pege på andre forhold, der kan begrunde en større grad af automatisering på forskellige produktionssteder. Investeringer i automatisering er altid begrundet af store produktionsmængder, hvilket ikke er relevant i De Tomasos tilfælde, idet virksomheden producerer små mængder, hvad enten det er i Cutro eller et andet sted. Ligeledes vil kvalitetsniveauet være det samme på de alternative produktionssteder.

(55) På baggrund af ovenstående konkluderer Kommissionen, at de meget betragtelige forskelle mellem investeringsomkostningerne i Cutro og på de alternative produktionssteder kun kan forklares af, at de sammenlignede projekter er af meget forskellig karakter. Til støtte for denne konklusion taler den meget detaljerede beskrivelse af investeringerne, som de italienske myndigheder har fremlagt vedrørende nogle funktioner.

(56) De seneste oplysninger viser, at projektet i Cutro består af et topmoderne fuldt automatiseret produktionssystem, designet til storproduktion, mens det alternative projekt er baseret på et koncept med lav automatisering og små produktionsmængder. Nedenstående eksempler viser, at de sammenlignede projekter er af forskellig karakter:

a) I forbindelse med montering af modellen Simbir i Cutro er der afsat en investering på over 2 mio. EUR til en meget avanceret og fuldt robotstyret arbejdsstation til montering af vindspejle. Normalt vælger man denne type maskiner til erstatning af manuel montering for meget store produktionsmængder, der langt overstiger de 50 000 enheder, der er tale om i det foreliggende projekt. Der er ikke påtænkt nogen investering af denne type i Timisoara.

b) På samme måde vil man til montering af modellen Simbir i Cutro anvende en robot til at installere instrumentbrætter, montere fronten og tagpanelerne og til at montere sæder og døre. Der er ikke påtænkt nogen maskiner af denne type i Timisoara.

c) Til udstansning og svejsning af sportsvognene vil man i Cutro installere en kostbar arbejdsstation med en laserbrænder, mens der ikke er påtænkt nogen tilsvarende investering i Modena.

d) Investeringerne i Cutro omfatter en kostbar, fuldt udstyret målebænk med et målesystem baseret på koordinaterne for såvel bilens karrosseri, som for de enkelte komponenter. Der er ikke påtænkt nogen tilsvarende investering på det alternative produktionssted.

e) I Cutro skal der installeres meget komplekse systemer til kvalitetskontrol af indgående varer, hvilket er i strid med løbende praksis, hvor man overlader kvalitetskontrollen til leverandøren. På det alternative produktionssted vil man ikke få noget tilsvarende.

f) Investeringsplanerne for Cutro omfatter et centraliseret it-system til tilsyn og fejlfinding ved samlebåndene. Et lignende system er ikke planlagt i forbindelse med de alternative løsninger, selv om slutprodukterne skulle være af samme kvalitet.

g) Cutro-løsningen omfatter investeringer i installation af et permanent uddannelsescenter med multimedieinfrastruktur, som også leverandørernes personale vil få adgang til. Et tilsvarende center er ikke påtænkt i forbindelse med de alternative løsninger.

h) Investeringen i Cutro omfatter en testbænk til motorer. Denne infrastruktur vil give De Tomaso mulighed for at foretage standardafprøvning af produktionen, foretage justeringer og gennemføre forsknings- og udviklingsaktiviteter på motorer (benzinmotorer til sportsvognene og dieselmotorer til modellen Simbir) leveret af eksterne producenter og monteret i bilerne i Cutro. Med den alternative løsning skal De Tomaso outsource standardafprøvningen og justeringen til uafhængige virksomheder (i Modena) eller til motorleverandøren (i Timisoara), og der vil ikke blive tale om forskning og udvikling.

(57) På baggrund af alle disse forhold konkluderer Kommissionen, at de påregnede investeringsomkostninger i Cutro til maskiner og udstyr, værktøjer og støbeforme samt værktøjer til leverandører er urimeligt høje og ikke kan sammenlignes med investeringsomkostninger ved den alternative løsning. På grundlag af de foreliggende oplysninger har Kommissionen med hjælp fra den eksterne ekspert i automobilsektoren vurderet, at de objektive forskelle mellem produktionsstederne med hensyn til et net af leverandører, lønomkostninger, lovbestemmelser og arbejdsstyrkens kvalifikationer berettiger en regional ulempefaktor på 25 % i Cutro i forhold til den alternative løsning. Derfor konkluderer Kommissionen, at de investeringsomkostninger til maskiner og udstyr, værktøjer og støbeforme samt værktøjer til leverandører, der kan godkendes i Cutro i forbindelse med støtten, beløber sig til 94 530 690 EUR ([9]) mens de italienske myndigheder anførte 165 381 681 EUR.

(58) Angående ovennævnte støtteberettigede omkostninger bemærker Kommissionen endvidere, at formålet ikke er at afgøre, hvilke investeringer der bør og ikke bør foretages i Cutro, men at afgøre, om de investeringer, som De Tomaso vil foretage, i henhold til rammebestemmelserne for motorkøretøjsindustrien er sammenlignelige med de investeringer, man ville have foretaget på de alternative produktionssteder, og om de dermed er støtteberettigede. For det andet bemærker Kommissionen, at den ikke har haft lejlighed til at foretage en mere udtømmende sammenligning mellem de alternative projekter, eftersom de italienske myndigheder fastholder, at dette ikke er muligt. Kommissionen har derfor måttet tage udgangspunkt i de oplysninger, den har fået forelagt.

(59) Kommissionen konkluderer derfor, at de samlede støtteberettigede omkostninger til projektet beløber sig til 136 061 346 ([10]) i nutidsværdi. Ved beregningen af de regionale ulempe for Cutro er der derfor kun taget hensyn til disse investeringer. Denne ændring har ført til en reduktion af ulempen for investeringsomkostninger og andre støtteberettigede udgifter fra 89 757 129 EUR til 18 906 138 EUR ([11]).

(60) Kommissionen har desuden sammenholdt den sammenligning mellem driftsomkostningerne, som de italienske myndigheder har foretaget i costbenefitanalysen, med deres bemærkninger ved indledningen af proceduren. Med hensyn til behovet for arbejdskraft accepterer Kommissionen de italienske myndigheders berigtigelser af antallet af mellemledere og funktionærer ved den alternative løsning. Kommissionen bemærker dog, at forøgelsen af antallet af ansatte ikke er ført korrekt ind i costbenefitanalysen i forbindelse med beregningen af lønomkostningerne. Ved den alternative løsninger er antallet af ansatte i 2009 i costbenefitanalysen anført til at 642, mens tallet 685 optræder i dokumentationen af berettigelsen. Kommissionen ansat sidstnævnte tal for at være det korrekte og har derfor justeret costbenefitanalysen. De samlede lønomkostninger ved den alternative løsning stiger dermed fra 23 448 521 EUR til 28 526 739 EUR, og den regionale ulempe for dette udgiftsområde mindskes med 5 078 218 EUR (62 658 707 EUR i stedet for 67 736 925 EUR).

(61) Hvad angår transportomkostningerne til udlandet, accepterer Kommissionen de italienske myndigheders rettelse, der nedbringer den regionale ulempe for det samlede omkostningsbeløb til 745 269 EUR (de italienske myndigheder havde oprindelig beregnet det til 754 916 EUR).

([9]) (Investeringer i maskiner og udstyr, værtøjer og støbeformer samt værktøjer til leverandører på det alternative produktionssted) x (1+ ulempefaktoren for Cutro) = 75 624 552 [se punkt 46] x 1,25 = 94 530 690.

([10]) Støtteberettigede omkostninger til grund, bygninger og anlæg (41 530 657) [se punkt 45] + støtteberettigede omkostninger til maskiner og udstyr, værktøjer og støbeforme samt værktøjer til leverandører (94 530 690) [se punkt 59] = 136 061 346.

([11]) Kompensation for alle ulemper med hensyn til investeringer i maskiner, udstyr, værktøjer og støbeforme samt værktøjer til leverandører svarende til de støtteberettigede omkostninger til disse investeringer (94 530 690) [se punkt 59] – omkostninger til disse investeringer på det alternative produktionssted (75 624 552) [se punkt 46] = 18 906 138.

(62) Ændringerne af costbenefitanalysen fører til andre resultater end dem, de italienske myndigheder har anmeldt. Den ændrede costbenefitanalyse viser en regional ulempe for Cutro med hensyn til nettoomkostninger 82 310 114 EUR ([12]) i 2003-priser (mod et anmeldte beløb på 158 248 977 EUR). Det giver en ulempefaktor på 60,49 % ([13]) (mod den oprindelig anmeldte sats på 76,48 %).

(63) Endelig har Kommissionen på grundlag af punkt 3.2, litra d) i rammebestemmelserne for motorkøretøjssektoren undersøgt spørgsmålet om justeringen, som består i at øge støtteintensiteten som yderligere incitament til at investere i det pågældende område. De Tomaso vil tydeligvis øge sin egen produktionskapacitet meget kraftigt som følge af investeringen, eftersom virksomhedens produktionsniveau i øjeblikket er meget lavt. I overensstemmelse med retningslinjerne for motorkøretøjssektoren nedskrives den »regionale ulempefaktor« i henhold til costbenefitanalysen med et procentpoint (kraftig påvirkning af konkurrencen for et investeringsprojekt i et område omfattet af traktatens artikel 87, stk. 3, litra a). Den endelig procentsats er dermed 59,49 % BSÆ, lavere end det regionale støtteloft på 50 % NSÆ for store virksomheder i Calabria (dette loft svarer for det foreliggende projekt til 73,83 % BSÆ) og i endnu højere grad for SMV. Eftersom den regionale ulempefaktor for projektet under alle omstændigheder ligger under det regionale støtteloft på 73,83 % BSÆ, er det ikke nødvendigt at afgøre, om De Tomaso er en SMV.

V. **KONKLUSION**

(64) Kommissionen finder, at den regionalstøtte, som Italien vil give De Tomaso til det foreliggende projekt, er forenelig med fællesmarkedet, når den ikke overstiger en støtteintensitet på 59,49 % BSÆ af de støtteberettigede omkostninger. Kommissionen finder, at de støtteberettigede omkostninger for projektet beløber sig til 136 061 346 EUR i 2003-priser (med en diskonteringssats på 5,06 %). Kommissionen finder således, at den støtte, Italien vil give De Tomaso til det foreliggende projekt, er forenelig med fællesmarkedet, når den ikke overstiger 80 949 501 EUR BSÆ (i 2003-priser med en diskonteringssats på 5,06%).

(65) Enhver anden støtte til de pågældende investeringsprojekter er uforenelig med fællesmarkedet -

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den statsstøtte, Italien vil give Società Consortile De Tomaso srl og UAZ Europa srl er forenelig med fællesmarkedet efter traktatens artikel 87, stk. 1, op til et loft på 80 949 501 EUR i bruttostøtteækvivalent i 2003-priser med en diskonteringssats på 5,06 %.

Artikel 2

Enhver statsstøtte ud over det beløb, der er nævnt i artikel 1, som Italien vil tildele Società Consortile De Tomaso srl og UAZ Europa srl i forbindelse med det foreliggende projekt, er uforenelig med fællesmarkedet.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til Den Italienske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 19. januar 2005.

På Kommissionens vegne
Neelie KROES
Medlem af Kommissionen

([12]) 18 906 138 (investeringsomkostninger [se punkt 61]) + 62 658 707 (driftsomkostninger [se punkt 62]) + 745 269 269 (transportomkostninger [se punkt 63]) = 82 310 114.

([13]) $\frac{\text{Nettoulempe mht omkostninger}}{\text{Investering}} = \frac{82\ 310\ 114}{136\ 061\ 346} = 60{,}49\ \%$ [se punkt 61 for de nye investeringsomkostninger efter korrektionen].