II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 19ης Ιανουαρίου 2005

σχετικά με κρατικές ενισχύσεις που προτίθεται να χορηγήσει η Ιταλία υπέρ της Società Consortile De Tomaso srl και της UAZ Europa srl, που αποτελούν τμήμα του ομίλου De Tomaso

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2005) 40]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2006/260/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

αφού κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους βάσει των προαναφερθέντων άρθρων ([1]),

Εκτιμώντας τα εξής:

I. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Οι ιταλικές αρχές με επιστολή τους της 18ης Δεκεμβρίου 2002, κοινοποίησαν στην Επιτροπή σχέδιο περιφερειακών ενισχύσεων υπέρ της Società Consortile De Tomaso srl και της UAZ Europa srl. Στις 4 Φεβρουαρίου 2003, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες. Οι ιταλικές αρχές ζήτησαν, στις 12 Μαρτίου και στις 22 Απριλίου, παράταση της προθεσμίας απάντησης, αποστέλλοντας κατόπιν τις πληροφορίες με επιστολή τους, της 26ης Μαΐου 2003.

(2) Η Επιτροπή, με επιστολή της 24ης Ιουλίου 2003, ενημέρωσε την Ιταλία ότι είχε αποφασίσει να κινήσει, σχετικά με την εν λόγω ενίσχυση, τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

(3) Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([2]). Η Επιτροπή κάλεσε τους τρίτους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

(4) Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις τρίτων ενδιαφερόμενων.

(5) Η Ιταλία υπέβαλε παρατηρήσεις τη στιγμή της κίνησης της διαδικασίας, στις 13 Οκτωβρίου 2003. Στις 6 Φεβρουαρίου 2004, η Επιτροπή ζήτησε διευκρινίσεις από την Ιταλία και στις 17 Φεβρουαρίου πραγματοποιήθηκε συνάντηση μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής, των ιταλικών αρχών και των εκπροσώπων της ενδιαφερόμενης επιχείρησης. Η Ιταλία παρέσχε περαιτέρω πληροφορίες, με επιστολή της 23ης Απριλίου 2004. Στις 30 Απριλίου, ο ιταλός υπουργός παραγωγικών δραστηριοτήτων απέστειλε στην Επιτροπή επιστολή, ζητώντας ταχεία λύση της συγκεκριμένης υπόθεσης. Η Επιτροπή απάντησε στην επιστολή αυτή, στις 18 Ιουνίου 2004.

II. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(6) Η προβλεπόμενη ενίσχυση θα χορηγηθεί στη Società Consortile De Tomaso srl και στην UAZ Europa srl, που αποτελούν τμήμα του ομίλου De Tomaso (που καλείται στο εξής «De Tomaso»). Σήμερα, η De Tomaso παράγει σε πολύ περιορισμένο αριθμό αγωνιστικά αυτοκίνητα υψηλών προδιαγραφών. Κατά τη γνώμη της Ιταλίας, η De Tomaso εντάσσεται μεταξύ των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, σύμφωνα με τον ορισμό που περιλαμβάνεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 70/2001 της Επιτροπής, της 12ης Ιουνίου 2001, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις υπέρ των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων ([3]) (που καλείται στο εξής «κανονισμός ΜΜΕ»).

Το σχέδιο

(7) Η De Tomaso προτίθεται να ανοίξει σε ένα παρθένο μέρος νέο εργοστάσιο παραγωγής, το οποίο όταν ολοκληρωθεί θα έχει ικανότητα:

([1]) ΕΕ C 227 της 23.9.2003, σ. 2.
([2]) Βλ. υποσημείωση 1.
([3]) ΕΕ L 10 της 13.1.2001, σ. 33· όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 364/2004 (ΕΕ L 63 της 28.2.2004, σ. 22).

α) τελικής συναρμολόγησης περίπου 40 χιλ. μονάδων τον χρόνο του μοντέλου Simbir, ένα προϊόν παντός εδάφους από τον Ρώσο κατασκευαστή αυτοκινήτων UAZ.

β) παραγωγής περίπου 8 χιλ. μονάδων τον χρόνο του μοντέλου Vallelunga, μίας σπορ μπερλίνας, καθώς και 400 μονάδες το χρόνο του μοντέλου Pantera, ενός πολυτελούς σπορ αυτοκινήτου.

Το σχέδιο θα αρχίσει μόλις η Επιτροπή εγκρίνει την ενίσχυση, η δε συμπλήρωση των εργασιών προβλέπεται για το 2006. Η παραγωγή αυτοκινήτων θα αρχίσει ήδη το 2005.

(8) Το σχέδιο πρέπει να υλοποιηθεί στην Ιταλία, στο Cutro της Καλαβρίας, που είναι μια περιφέρεια επιλέξιμη βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) της Συνθήκης, για μέγιστο περιφερειακό ποσοστό 50% σε ακαθάριστα ισοδύναμα επιχορήγησης (*) (ΑΙΕ) για την περίοδο 2000-2006.

(9) Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, το σχέδιο έχει χαρακτήρα κινητικότητας: η De Tomaso εξετάζει εναλλακτικά τους τόπους της Τιμισοάρα (Ρουμανία) για το μοντέλο Simbir και της Μόδενας (Ιταλία) για τα μοντέλα Vallelunga και Pantera. Στην Τιμισοάρα η επένδυση δυνατό να πραγματοποιηθεί σε έναν παρθένο τόπο, ενώ στην Μόδενα, η επένδυση θα συνίσταται στη διεύρυνση των σημερινών εγκαταστάσεων της De Tomaso, όπου σήμερα παράγεται, σε μικρότερες ποσότητες, το μοντέλο Guarà, ένα σπορ αυτοκίνητο υψηλών προδιαγραφών.

(10) Σύμφωνα με ό,τι αναφέρεται στην κοινοποίηση, η De Tomaso προτίθεται να επενδύσει το ονομαστικό ποσό των 218 760 000 ευρώ (206 912 337 ευρώ σε σημερινές τιμές, υπολογιζόμενο λαμβάνοντας το 2003 ως έτος αναφοράς και το 5,06% ως συντελεστή παρούσας αξίας ([4]). Οι ιταλικές αρχές έκριναν επιλέξιμο ολόκληρο το ποσό της επένδυσης.

Νομική βάση και ποσά της ενίσχυσης

(11) Η κοινοποιηθείσα ενίσχυση χορηγήθηκε, με την επιφύλαξη της έγκρισής της από μέρους της Επιτροπής, σε δύο επιχειρήσεις ιδιοκτησίας της De Tomaso και σύμφωνα με ένα σχέδιο σε δύο στάδια. Η πρώτη άμεση επιχορήγηση, ονομαστικού ποσού 9 519 817 υπέρ της UAZ Europa srl, εγκρίθηκε τον Απρίλιο 2001, ενώ η δεύτερη επιχορήγηση, ονομαστικού ποσού 168 490 000 ευρώ, υπέρ της Società Consortile De Tomaso srl, εγκρίθηκε τον Αύγουστο 2002. Οι επιχορηγήσεις θα καταβάλλονταν κατά την περίοδο 2004-2008. Η ενίσχυση εμπίπτει στο πλαίσιο των ενισχύσεων που έχει εγκρίνει η Επιτροπή ([5]), που προβλέπονται από το νόμο περί Μέτρων υπέρ παραγωγικών δραστηριοτήτων σε υποβαθμισμένες περιοχές της χώρας (που καλείται στο εξής νόμος αριθ. 488/1992) και του νόμου περί Μέτρων για τον εξορθολογισμό των δημοσίων οικονομικών (που καλείται στο εξής νόμος αριθ. 662/1996).

(12) Δεδομένου ότι οι δύο επιχορηγήσεις αφορούν το ίδιο σχέδιο, οι ιταλικές αρχές τις ανακοίνωσαν μαζί. Συνολικά, η ενίσχυση στην De Tomaso ανέρχεται, ως εκ τούτου, σε αριθμητική τιμή σε 178 008 817 ευρώ (155 640 104 ευρώ σε παρούσα αξία, υπολογιζόμενη θεωρώντας το 2003 ως έτος αναφοράς και το 5,06% ως συντελεστή παρούσας αξίας). Η ένταση της ενίσχυσης που κοινοποίησαν οι ιταλικές αρχές είναι 75,22% σε ΑΙΕ.

(13) Σύμφωνα με την Ιταλία, το σχέδιο δεν έχει λάβει καμία άλλη ενίσχυση ή κοινοτική χρηματοδότηση.

Λόγοι της κίνησης της διαδικασίας

(14) Στην απόφαση της 23ης Ιουλίου 2003 για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσο η De Tomaso είναι ΜΜΕ. Η Επιτροπή εξέφρασε επίσης αμφιβολίες σχετικά με διάφορα στοιχεία ανάλυσης κόστους/ωφέλειας (ΑΚΩ), ειδικότερα στα ακόλουθα θέματα:

α) συγκρισιμότητα μεταξύ των σχεδίων του επιλεγέντος τόπου εγκατάστασης και με ποιες εναλλακτικές λύσεις,

β) σύγκριση στην ΑΚΩ για τα διάφορα κόστη επένδυσης,

γ) τη σύγκριση στην ΑΚΩ ανάμεσα στα κόστη λειτουργίας, και ειδικότερα στα κόστη εργασίας και μεταφοράς στο εξωτερικό.

III. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

(15) Η Ιταλία απέστειλε παρατηρήσεις σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας στις 14 Οκτωβρίου 2003. Μετά παρέσχε στην Επιτροπή περαιτέρω πληροφορίες και έγγραφα κατά τη συνάντηση που πραγματοποιήθηκε στις 17 Φεβρουαρίου 2004 και με τις επιστολές της 23ης και της 30ής Απριλίου 2004.

(16) Όσον αφορά το κατά πόσον η De Tomaso είναι ΜΜΕ, η Ιταλία υπέβαλε λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τη δομή της ιδιοκτησίας, χρηματοοικονομικές εκθέσεις της επιχείρησης Alejandro S.A. καθώς και απόσπασμα της διαθήκης του κ. De Tomaso.

(17) Όσον αφορά τη συγκρισιμότητα μεταξύ των σχεδίων που πρέπει να πραγματοποιηθεί αντιστοίχως στον προεπιλεγέντα τόπο και στους εναλλακτικούς τόπους, η Ιταλία ισχυρίζεται κυρίως ότι για τα σχέδια πραγματοποιήθηκε σύγκριση μεταξύ αντίστοιχων παραγωγών, για ίσες ποσότητες, για τον ίδιο συνδυασμό προϊόντων και ίδιες τιμές. Η διαφορά μεταξύ των απαιτούμενων επενδύσεων στους εναλλακτικούς τόπους μπορεί να ερμηνευθεί λαμβανομένου υπόψη του ειδικού χαρακτήρα της προτιμούμενης τοποθεσίας, που είναι ανάλογος με τη Βόρεια Ιταλία από άποψη κόστους εργασίας και νομοθετικών διατάξεων που αφορούν τις κοινωνικές πτυχές, την ασφάλεια και το περιβάλλον, αλλά που ελλείπει ειδικευμένο εργατικό δυναμικό και πάγια βιομηχανική παράδοση.

(18) Σύμφωνα με την Ιταλία, στις εναλλακτικές τοποθεσίες η κατάσταση είναι πολύ διαφορετική: στη Μόδενα υπάρχει διαθέσιμο δυναμικό ιδιαίτερα ειδικευμένο, δεδομένου ότι υπάρχει πυκνό δίκτυο προμηθευτών και παραγωγών αυτοκινήτων. Στην Τιμισοάρα υπάρχει ειδικευμένο εργατικό δυναμικό για ένα τμήμα του κόστους που θα μπορούσε να υπάρχει στο Cutro. Εξάλλου, η Τιμισοάρα παρουσιάζει ένα πλεονέκτημα υλικοτεχνικού χαρακτήρα για την παραγωγή του μοντέλου Simbir.

(*) Λάθος ουσίας: όχι σε καθαρά ισοδύναμά επιχορήγησης.

([4]) Ο συντελεστής 5,06% είναι εκείνο που αναφέρεται στον πίνακα για τις κρατικές ενισχύσεις –συνετελεστές αναφοράς/παρούσας αξίας που εφαρμόζονταν την 1η Αυγούστου 1997 και αντιστοιχεί σε εκείνο του 2002, έτος της κοινοποίησης, (βλ. http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/others/reference_rates/it.pdf).

([5]) Απόφαση της Επιτροπής της 12ης Ιουλίου 2000, να μην προβάλει αντιρρήσεις στην υπόθεση Ν 715/99, που δημοσιεύθηκε στην ΕΕ C 278 της 30.9.2000, σ. 26.

(19) Η Ιταλία επιμένει σχετικά με τη στρατηγική αξία του σχεδίου του Cutro για τη βιομηχανική ανάπτυξη της ζώνης. Στο πλαίσιο αυτό, στις επιλογές σε τεχνολογικό επίπεδο, η προσπάθεια είναι να συσταθεί μια προηγμένη παραγωγική δομή, που θα περιλαμβάνει τις πλέον καινοτόμες τεχνικές και εξοπλισμό και θα είναι σε θέση να επιτρέψει στην De Tomaso να πραγματοποιήσει δραστηριότητες έρευνας και ανάπτυξης. Τα σχέδια σχετικά με τις εναλλακτικές τοποθεσίες τείνουν αντίθετα προς πλέον παραδοσιακές τεχνολογικές λύσεις.

(20) Βάσει των προαναφερθέντων, η Ιταλία υποστηρίζει ότι το αίτημα της Επιτροπής να πραγματοποιηθεί σύγκριση μεταξύ ταυτόσημων σχεδίων είναι λανθασμένο και άτοπο δεδομένου ότι υποχρεώνει να συγκριθούν λύσεις «υποθετικές», που δεν βασίζονται στις πραγματικές προθέσεις της επιχείρησης που πραγματοποιεί τις επενδύσεις.

(21) Η Ιταλία υποστηρίζει επίσης ότι η σύγκριση «εργασία προς εργασία» όσον αφορά τις επενδύσεις στις εναλλακτικές λύσεις, σύμφωνα με ό,τι ζήτησε η Επιτροπή για την ΑΚΩ δεν είναι εφικτή, δεδομένου ότι απαιτεί την πλήρη ανάπτυξη εναλλακτικών σχεδίων που η De Tomaso μπορεί να υλοποιήσει μόνο μετά την επιλογή της τοποθεσίας.

(22) Επίσης, η Ιταλία απέστειλε νέες πληροφορίες, πιο λεπτομερείς, στις οποίες συγκρίνονται επενδύσεις που πρέπει να πραγματοποιηθούν στο Cutro και στις εναλλακτικές τοποθεσίες για τη διαμόρφωση σε πρέσα, συγκόλληση και βαφή των σπορ αυτοκινήτων (το Cutro σε σχέση με τη Μόδενα) και για την τελική συναρμολόγηση και τη βαφή του μοντέλου Simbir (το Cutro σε σχέση με την Τιμισοάρα).

(23) Σύμφωνα με την Ιταλία, πολλές από τις προβλεπόμενες επενδύσεις στο Cutro δεν θα ήταν αναγκαίες για την εναλλακτική λύση, γιατί θα ήταν δυνατό να πραγματοποιηθούν αλλού οι συγκεκριμένες εργασίες (βαφή και έλεγχος των κινητήρων) ή να μισθωθούν διαθέσιμες υποδομές (πίστα ελέγχου πλησίον της Μόδενας). Όσον αφορά τη βαφή των σπορ αυτοκινήτων, η Ιταλία υπέβαλε μια εκτίμηση κόστους επένδυσης στο νέο εργοστάσιο βαφής στη Μόδενα, για να αποδείξει ότι η βαφή που πραγματοποιείται στις εγκαταστάσεις της Μόδενας θα στοίχιζε λιγότερο απ' ό,τι αν ανατίθετο έξω, το οποίο κατά συνέπεια θα επιβάρυνε, κατά κάποιον τρόπο, το μειονέκτημα του Cutro. Όσον αφορά την κλίνη δοκιμής των κινητήρων η Ιταλία επισημαίνει ότι το Cutro θα παρέσχε τη δυνατότητα στην De Tomaso να αναπτύξει και ειδικές μορφές κινητήρων για τη μελλοντική παραγωγή.

(24) Όσον αφορά τις λειτουργικές πτυχές της ΑΚΩ, η Ιταλία εξηγεί ότι η διαπιστωθείσα διαφορά μεταξύ της ενδεχόμενης ανάγκης εργατικού δυναμικού οφείλεται εν μέρει σε ένα λάθος που παρουσιάζει η ΑΚΩ δεδομένου ότι στην εναλλακτική λύση υπερεκτιμάται ο αριθμός στελεχών και εργαζομένων, οι οποίοι δεν ασχολούνται με τη χειρωνακτική παραγωγή, και εν μέρει στο γεγονός ότι στη Μόδενα η ανάγκη εργατικού δυναμικού είναι μικρότερη, δεδομένου ότι η βαφή θα πραγματοποιείται έξω. Λαμβανομένων υπόψη αυτών των παραγόντων, η Ιταλία συνάγει ότι στις εναλλακτικές λύσεις η ανάγκη εργατικού δυναμικού θα είναι ανάλογη.

(25) Όσον αφορά το κόστος μεταφοράς στο εξωτερικό, η Ιταλία παρέσχε ενημερωμένες πληροφορίες και τεκμηρίωση σχετικά με τα κόστη μεταφοράς του μοντέλου Simbir από τη Τιμισοάρα, σύμφωνα με τις οποίες τα κόστη αυτά δεν θα ήταν ανώτερα με αφετηρία το Cutro σε σχέση με την εναλλακτική τοποθεσία της Τιμισοάρα.

(26) Τέλος, η Ιταλία επισημαίνει ότι η συγκεκριμένη εταιρεία κρίνει αρνητικά τη μακρά διάρκεια της διαδικασίας.

IV. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ**

(27) Το κοινοποιηθέν από την Ιταλία μέτρο υπέρ της De Tomaso αποτελεί κρατική ενίσχυση βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ. Ουσιαστικά, η ενίσχυση θα χρηματοδοτηθεί από το κράτος ή μέσω κρατικών πόρων. Εξάλλου, η ενίσχυση αυτή ανέρχεται σε σημαντικό ποσοστό της χρηματοδότησης του σχεδίου και μπορεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό στο εσωτερικό της Κοινότητας, παρέχοντας πλεονέκτημα στη De Tomaso σε σχέση με τις ανταγωνίστριες εταιρείες που δεν λαμβάνουν ενισχύσεις. Τέλος, στην αγορά του αυτοκινήτου πραγματοποιούνται ευρείας κλίμακος εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Αυτό δεν το αντέκρουσε η Ιταλία.

(28) Το άρθρο 87 παράγραφος 2 της Συνθήκης ορίζει τα είδη ενισχύσεων που είναι συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά. Αν λάβουμε υπόψη μας τη φύση και τον σκοπό της ενίσχυσης καθώς, και τη γεωγραφική τοποθεσία της επιχείρησης, στο εν λόγω σχέδιο δεν εφαρμόζονται τα στοιχεία α), β) και γ) της προαναφερθείσας παραγράφου. Το άρθρο 87 παράγραφος 3 αναφέρεται σε άλλες μορφές ενίσχυσης που μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το σχέδιο θα πρέπει να υλοποιηθεί στην Καλαβρία, που είναι επιλέξιμη για ενίσχυση βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο α), για μέγιστο ποσό περιφερειακών ενισχύσεων 50% σε καθαρά ισοδύναμα επιχορήγησης (ΚΙΕ) για τις μεγάλες επιχειρήσεις ([6]).

(29) Σύμφωνα με την Επιτροπή, ο δικαιούχος της συγκεκριμένης ενίσχυσης είναι η De Tomaso, δηλαδή ο όμιλος που περιλαμβάνει τις επιχειρήσεις Società Consortile De Tomaso srl και UAZ Europa srl, στις οποίες θα χορηγηθεί ενίσχυση. Οι δραστηριότητα που η De Tomaso προτίθεται να πραγματοποιήσει είναι να παράγει και να συναρμολογεί αυτοκίνητα: η επιχείρηση αυτή αποτελεί, ως εκ τούτου, τμήμα της αυτοκινητοβιομηχανίας, κατά την έννοια της κοινοτικής ρύθμισης περί κρατικών ενισχύσεων στην αυτοκινητοβιομηχανία ([7]) (που καλείται στο εξής «ρύθμιση του τομέα αυτοκινητοβιομηχανίας»), που εφαρμόζεται στο συγκεκριμένο σχέδιο, δεδομένου ότι η ενίσχυση κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή πριν από την 1η Ιανουαρίου 2003.

([6]) Βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 3 του κανονισμού ΜΜΕ, όταν οι ΜΜΕ υλοποιούν σχέδια επένδυσης σε περιφέρειες επιλέξιμες για τις ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) της Συνθήκης, η μέγιστη ένταση της ενίσχυσης, που καθορίζεται στο χάρτη που έχει εγκρίνει η Επιτροπή, μπορεί να προσαυξηθεί το πολύ κατά 15 ποσοστιαίες μονάδες σε ΑΙΕ, εφόσον η συνολική καθαρή ένταση της ενίσχυσης υπέρ του σχεδίου δεν υπερβαίνει το 75%.

([7]) ΕΕ C 279 της 15.9.1997, σ. 1 και ΕΕ C 368 της 22.12.2001 σ. 10.

(30) Το συνολικό κόστος του σχεδίου και το ποσό της ενίσχυσης υπερβαίνουν αμφότερα τα ανώτατα καθορισθέντα όρια, όσον αφορά την κοινοποίηση, κατά τη ρύθμιση του τομέα αυτοκινητοβιομηχανίας. Τα μέγιστα αυτά όρια είναι: α) για το συνολικό κόστος του σχεδίου, 50 εκατ. ευρώ, β) για το συνολικό ακαθάριστο ποσό της ενίσχυσης υπέρ του σχεδίου, ανεξαρτήτως του εάν η κρατική ενίσχυση προέρχεται από κοινοτικά μέσα, 5 δισεκατ. ευρώ. Οι ιταλικές αρχές κατά την κοινοποίηση της ενίσχυσης που προβλέπουν να χορηγήσουν στη De Tomaso, έλαβαν υπόψη τους ό,τι προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 3 της Συνθήκης.

(31) Σύμφωνα με τη ρύθμιση του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, η Επιτροπή πρέπει να βεβαιώσει ότι η χορηγούμενη ενίσχυση είναι ταυτόχρονα αναγκαία για την υλοποίηση του σχεδίου και ανάλογη με τη σοβαρότητα των προβλημάτων που σκοπεύει να επιλύσει. Και τα δύο αυτά κριτήρια, η ανάγκη και η αναλογικότητα, πρέπει να πληρούνται για να εγκρίνει η Επιτροπή κρατική ενίσχυση στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

(32) Βάσει του σημείου 3.2, στοιχείο α) της ρύθμισης του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, για να αποδειχθεί η ανάγκη της περιφερειακής ενίσχυσης, ο δικαιούχος της ενίσχυσης πρέπει να προσκομίσει σοβαρές αποδείξεις σύμφωνα με τις οποίες, διαθέτει για το σχέδιό του εναλλακτικό τόπο εγκατάστασης, βιώσιμο από οικονομικής πλευράς. Αν η ενίσχυση συνίσταται στον εκσυγχρονισμό και τον εξορθολογισμό προϋπαρχουσών εγκαταστάσεων ή εάν στο εσωτερικό του ομίλου δεν υπάρχει κανένας άλλος εναλλακτικός τόπος βιομηχανικής εγκατάστασης νέος ή προϋπάρχων που μπορεί να δεχτεί τη συγκεκριμένη επένδυση, η επιχείρηση υποχρεούται, και χωρίς να λάβει ενίσχυση, να υλοποιήσει το σχέδιό της στον τόπο που αυτή προτιμά. Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να εγκριθεί περιφερειακή ενίσχυση υπέρ σχεδίου που δεν παρουσιάζει γεωγραφική κινητικότητα.

(33) Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η γεωγραφική εναλλακτική λύση για το σχέδιο, σε σχέση με την τοποθεσία του Cutro, συνίσταται στο να συναρμολογείται το μοντέλο Simbir στην Τιμισοάρα (Ρουμανία) και να παράγονται τα μοντέλα Vallelunga και Pantera στη Μόδενα (Ιταλία). Κατά τη γνώμη της Επιτροπής η Ιταλία παρέσχε προς στήριξη αυτού του ισχυρισμού επαρκή τεκμήρια, μεταξύ των οποίων μελέτες σκοπιμότητας που αφορούν τις εναλλακτικές τοποθεσίες, σχέδια, προγράμματα και στοιχεία ενδεχόμενων προμηθευτών εξαρτημάτων.

(34) Λαμβανομένης υπόψη της φύσης της επένδυσης (σχέδιο σε παρθένο μέρος, δηλαδή σε τελείως καινούργιο τόπο) και βάσει της ληφθείσας τεκμηρίωσης, η Επιτροπή συνάγει ότι το σχέδιο παρουσιάζει κινητικότητα και ότι μπορεί να υλοποιηθεί σε πιθανό εναλλακτικό τόπο.

(35) Βάσει του σημείου 3.2, στοιχείο β) της ρύθμισης του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, η Επιτροπή καθορίζει κατά πόσον τα κόστη που έχουν σχέση με τα στοιχεία κινητικότητας του σχεδίου είναι επιλέξιμα ή όχι και σύμφωνα με το στοιχείο γ) του ιδίου σημείου 3.2, πρέπει να βεβαιωθεί ότι η προβλεπόμενη ενίσχυση είναι ανάλογη με τα περιφερειακά προβλήματα που σκοπεύει να επιλύσει. Για τον σκοπό αυτό, στηρίζεται σε μία ΑΚΩ.

(36) Στην ΑΚΩ συγκρίνονται, όσον αφορά τα στοιχεία κινητικότητας, τα κόστη που ένας επενδυτής θα υφίστατο για να υλοποιήσει το σχέδιο στη συγκεκριμένη περιφέρεια με τα κόστη που θα έπρεπε να υποστεί για ταυτόσημο σχέδιο σε διαφορετικό τόπο. Κατά τον τρόπο αυτό είναι δυνατόν να καθοριστούν τα ειδικά μειονεκτήματα της βοηθούμενης περιφέρειας. Η Επιτροπή εγκρίνει τις ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα εντός των πλαισίων των περιφερειακών μειονεκτημάτων που θα προέκυπταν εάν η επένδυση επρόκειτο να πραγματοποιηθεί στις εγκαταστάσεις που χρησιμεύουν για τη σύγκριση.

(37) Βάσει του σημείου 3.2, στοιχείο γ) της ρύθμισης για τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, στην ΑΚΩ τα λειτουργικά μειονεκτήματα του Cutro σε σχέση με την Τιμισοάρα και τη Μόδενα, αξιολογούνται στο πλαίσιο μιας πενταετίας δεδομένου ότι το σχέδιο θα υλοποιηθεί σε παρθένο τόπο. Η περίοδος αναφοράς της ΑΚΩ που παρουσίασαν οι ιταλικές αρχές είναι από το 2005 έως το 2009, δηλαδή μία τριετία (*) από την έναρξη της παραγωγής όπως προβλέπεται στο σημείο 3.3 του παραρτήματος I της ρύθμισης του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η κοινοποιηθείσα ΑΚΩ παρουσιάζει ένα σαφές μειονέκτημα όσον αφορά τα κόστη, 158 248 977 ευρώ, σύμφωνα με την παρούσα αξία, για την εγκατάσταση στο Cutro σε σχέση με τους εναλλακτικούς τόπους. Κατά συνέπεια, «η ένταση του περιφερειακού μειονεκτήματος» του σχεδίου είναι 76,48% ([8]).

(38) Ως προκαταρκτικό σημείο, τεχνικού χαρακτήρα, η Επιτροπή παρατηρεί ότι στην ΑΚΩ που υπέβαλε η Ιταλία, το έτος αναφοράς που λαμβάνεται υπόψη για τον αναλογισμό των σχετικών αριθμητικών στοιχείων είναι το 2003. Το ακριβές έτος αντίθετα είναι το 2002, δηλαδή το έτος κατά το οποίο η προβλεπόμενη ενίσχυση κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή. Δεδομένου ότι ο συντελεστής παρούσας αξίας που εφαρμόζεται είναι σωστά εκείνος του 2002 (5,06%), μπορεί να μείνει ως έχει η τροποποίηση του έτους αναφοράς, δεδομένου ότι δεν αλλάζει κατ' ουδένα τρόπο τα πηλίκα και τα σχετικά αριθμητικά στοιχεία.

(39) Όσον αφορά τις ουσιαστικές πτυχές της ΑΚΩ, κατά την αξιολόγηση των πληροφοριών που παρέσχε η Ιταλία η Επιτροπή κατέφυγε στη βοήθεια ενός εξωτερικού εμπειρογνώμονα, ειδικού στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Με την αξιολόγηση επιβεβαιώθηκαν οι αμφιβολίες που είχαν εκφραστεί στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας σχετικά με τη συγκρισιμότητα των σχεδίων στο Cutro και στην εναλλακτική τοποθεσία, αντιστοίχως. Οι λόγοι που οδήγησαν στο συμπέρασμα αυτό εκτίθενται στα σημεία (40)-(63).

(*) Λάθος ουσίας: πενταετία όχι τριετία.

([8]) Ποσοστό περιφερειακού μειονεκτήματος $= \frac{\text{Επενδύσεις}}{\text{Καθαρό μειονέκτημα σύμφωνα με τα κόστη}}$ (και τα δύο σε παρούσα αξία).

Στην συγκεκριμένη περίπτωση, η επένδυση ανέρχεται σε 206 912 337 ευρώ [βλ. σημείο 10].

Ποσοστού περιφερειακού μειονεκτήματος $= \frac{158\ 248\ 977}{206\ 912\ 337} = 76,48\%$.

(40) Η Επιτροπή, όπως παρατήρησε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, ερμήνευσε με συνοχή τη διάταξη σχετικά με τα «ταυτόσημα σχέδια», που αναφέρεται στη ρύθμιση του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, κατά την έννοια ότι πρέπει να είναι σχέδια που αφορούν την παραγωγή συγκρίσιμων αυτοκινήτων, σε συγκρίσιμες ποσότητες, μέσω συγκρίσιμων διαδικασιών παραγωγής. Συνήθως η Επιτροπή δέχεται ότι μπορεί να υπάρξουν διαφορές σε σχέδια που υλοποιούνται σε διαφορετικούς τόπους, π.χ. όσον αφορά τα επίπεδα ποιότητας του τελικού προϊόντος ή διαφορετικοί βαθμοί αυτοματοποίησης στα εργοστάσια σε σχέση με το κόστος εργασίας. Ωστόσο, η Επιτροπή δεν δέχεται να συγκρίνονται σχέδια ουσιαστικά διαφορετικά, δηλαδή όταν σε έναν τόπο πραγματοποιούνται τεράστιες επενδύσεις σε εξοπλισμό και μηχανήματα, που δεν θα πραγματοποιούνταν αντίθετα για την αντίστοιχη παραγωγή στον τόπο αναφοράς που χρησιμοποιήθηκε για τη σύγκριση.

(41) Στη συγκεκριμένη περίπτωση, οι πληροφορίες που παρέσχε η Ιταλία δεν επέτρεψαν στην Επιτροπή να προβεί σε ολοκληρωμένη σύγκριση σχετικά με τα κόστη της επένδυσης. Η ίδια η Ιταλία, στις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, παρατήρησε ότι για τις επενδύσεις, βάσει των εναλλακτικών λύσεων δεν είναι δυνατόν, όσον αφορά την ΑΚΩ, μία σύγκριση «εργασία προς εργασία», όπως ορίζει η Επιτροπή. Όντως, σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρέσχε η Ιταλία, τα σχέδια της προτιμούμενης τοποθεσίας του Cutro και των εναλλακτικών της Μόδενας και της Τιμισοάρα είναι ουσιαστικά διαφορετικά όσον αφορά το τεχνολογικό περιεχόμενο των επενδύσεων και τον βαθμό κάθετης διαφοροποίησης.

(42) Λαμβανομένου υπόψη αυτού του περιορισμού, η Επιτροπή εξέτασε τις διαθέσιμες πληροφορίες, προσπαθώντας να κατανοήσει τους λόγους που αποτελούν τη βάση των διαφόρων επιλογών επένδυσης και να βεβαιωθεί κατά πόσον η ουσιαστική διαφορά ανάμεσα στα κόστη των επενδύσεων είναι αποδεκτή στο πλαίσιο της ΑΚΩ. Πραγματοποιώντας την αξιολόγησή της, η Επιτροπή δεν αντιλέγει στο γεγονός ότι τα σχέδια μπορούν να είναι ιδιαίτερα διαφορετικά μεταξύ των διαφόρων τοποθεσιών, π.χ. ως συνέπεια διαφορετικών βιομηχανικών επιλογών. Ωστόσο, η Επιτροπή θα πρέπει να βεβαιωθεί ότι η ΑΚΩ αποτελεί σημαντικό μέσο για την αξιολόγηση του ειδικού μειονεκτήματος της προτιμώμενης τοποθεσίας, η οποία είναι δυνατή μόνο εάν τα εναλλακτικά σχέδια είναι συγκρίσιμα.

(43) Η Επιτροπή επισημαίνει κυρίως ότι τα κόστη επένδυσης στο Cutro υπερβαίνουν κατά πολύ εκείνα των εναλλακτικών τόπων, όσον αφορά το οικόπεδο, τα κτίρια και τις κατασκευές, τον μηχανισμό και εξοπλισμό, τα εργαλεία και τις μήτρες και τον δανεισμό χρήσης στους προμηθευτές. Όσον αφορά το κόστος του οικοπέδου και των κτιρίων και κατασκευών, η Επιτροπή θεωρεί ότι η διαφορά που αναφέρεται στην ΑΚΩ (41 530 657 ευρώ στο Cutro σε σχέση με τα 10 084 237 ευρώ για την εναλλακτική τοποθεσία) μπορεί να δικαιολογηθεί, από τη μία πλευρά γιατί στη Ρουμανία τα σχετικά κόστη για τα στοιχεία αυτά δαπανών είναι κατά πολύ χαμηλότερα απ' ό,τι στην Ιταλία και από την άλλη πλευρά γιατί η De Tomaso διαθέτει ήδη στη Μόδενα οικόπεδο και τμήμα των κτιρίων που απαιτούνται για την υλοποίηση του σχεδίου.

(44) Όσον αντίθετα αφορά τα μηχανήματα και τον εξοπλισμό, τα εργαλεία και τις μήτρες και τον δανεισμό χρήσης στους προμηθευτές, κατά μεγάλο μέρος η De Tomaso θα πρέπει να τα προμηθευτεί εξαρχής τόσο στο Cutro όσο και στους εναλλακτικούς τόπους. Γι' αυτά τα στοιχεία δαπανών, όπου οι προμήθειες πραγματοποιούνται κανονικά σε διεθνές επίπεδο, οι σημαντικές διαφορές μεταξύ του κόστους επένδυσης (165 381 681 ευρώ στο Cutro σε σχέση με 75 624 552 ευρώ στην εναλλακτική τοποθεσία) μπορούν να ερμηνευθούν μόνο από το γεγονός ότι στο Cutro το σχέδιο προβλέπει ανώτερα επίπεδα αυτοματισμού και μεγαλύτερη κάθετη ολοκλήρωση.

(45) Η Επιτροπή εξέτασε τις διαθέσιμες πληροφορίες, για να βεβαιωθεί εάν οι διαφορές αυτές κόστους δικαιολογούνται από τους ειδικούς όρους που ισχύουν στις διάφορες τοποθεσίες και αν συμβιβάζονται με τις προδιαγραφές όσον αφορά την συγκρισιμότητα που προβλέπει η ΑΚΩ.

(46) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Ιταλία αποδίδει τη διαφορά κόστους στο Cutro σε σχέση με την Τιμισοάρα κυρίως στο υψηλότερο κόστος της εργασίας -για να μειωθεί το εργατικό δυναμικό, προβλέπεται μεγαλύτερος αυτοματισμός- και στην μεγαλύτερη αυστηρότητα των νομοθετικών διατάξεων που αφορούν τις κοινωνικές πτυχές, την ασφάλεια και το περιβάλλον -για τη συμμόρφωση προς τις διατάξεις αυτές απαιτείται πιο σύγχρονος και πολύπλοκος εξοπλισμός. Η διαφορά κόστους στο Cutro σε σχέση με τη Μόδενα προκύπτει κυρίως από τη μικρότερη ειδίκευση του εργατικού δυναμικού -για την αντιστάθμιση της έλλειψης χειρονακτικής ικανότητας απαιτείται αύξηση της αυτοματοποίησης- και από την έλλειψη ενός παγιωμένου δικτύου προμηθευτών, το οποίο καθιστά αναγκαία μία δομή περισσότερο κάθετη.

(47) Η Επιτροπή δέχεται ότι οι παράγοντες αυτοί μπορεί να συμβάλουν στην αύξηση του κόστους επένδυσης, αλλά δεν θεωρεί ότι είναι ικανοί να ερμηνεύσουν την σημαντικότατη απόκλιση που παρουσιάζουν τα κόστη.

(48) Καταρχάς, για έναν κατασκευαστή μικρών ποσοτήτων όπως η De Tomaso, ο αυτοματισμός μπορεί να συμβάλει στη μείωση της ανάγκης εργατικού δυναμικού μόνο σε περιορισμένο βαθμό: συνήθως, οι επενδύσεις για την αυτοματοποίηση είναι σκόπιμες μόνο σε περίπτωση μεγάλων ή πολύ μεγάλων ποσοτήτων παραγωγής. Ουσιαστικά, η λύση του Cutro δύσκολα παρέχει τη δυνατότητα μείωσης του εργατικού δυναμικού σε σχέση προς τις εναλλακτικές λύσεις: σύμφωνα με τα αναφερόμενα αριθμητικά στοιχεία στην ΑΚΩ, το 2009 οι εργαζόμενοι θα ανέρχονται σε 786 στο Cutro, σε σχέση με τους 685 στη Μόδενα και στην Τιμισοάρα μαζί. Ακόμα και αν ληφθεί υπόψη η μεγαλύτερη κάθετη διάρθρωση στο Cutro -που εκφράζεται με μεγαλύτερο αριθμό εργαζομένων για τις εργασίες που πραγματοποιούνται στο εσωτερικό της επιχείρησης-, είναι προφανές ότι ο μεγαλύτερος αυτοματισμός με δυσκολία επιτρέπει εξοικονόμηση προσωπικού.

(49) Κατά δεύτερο λόγο, ακόμα και αν είναι γεγονός ότι στην Ιταλία οι νομοθετικές διατάξεις που αφορούν τις κοινωνικές πτυχές, την ασφάλεια και το περιβάλλον είναι αυστηρότερες απ' ό,τι στη Ρουμανία και μπορεί, ως εκ τούτου, να απαιτούν μεγαλύτερες επενδύσεις, ο παράγων αυτός δεν υπερεκτιμάται. Όταν αποφασίζονται επενδύσεις μεσοπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα, οι κατασκευαστές αυτοκινήτων τείνουν να εξετάζουν και τις μελλοντικές νομοθετικές εξελίξεις, και δεν να περιορίζονται μόνο στις ισχύουσες διατάξεις. Στην περίπτωση της Ρουμανίας, μία σύγκλιση των επιπέδων προς εκείνα της Δυτικής Ευρώπης φαίνεται λογικότερη μεσοπρόθεσμα, εάν ληφθεί υπόψη η ενδεχόμενη προσχώρησή της στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

(50) Τρίτον, δεν απαιτείται πάντα μεγαλύτερος αυτοματισμός για να αντισταθμίσει τις ελλείψεις ειδίκευσης του εργατικού δυναμικού. Ουσιαστικά, συχνά συμβαίνει το αντίθετο: για τη λειτουργία και τη συντήρηση αυτόματων μηχανημάτων απαιτείται ιδιαίτερα ειδικευμένο εργατικό δυναμικό, ενώ οι λιγότερο ειδικευμένοι εργαζόμενοι μπορούν να χρησιμοποιήσουν με μεγαλύτερη ευκολία απλούστερες μηχανές.

(51) Τέλος, είναι γεγονός ότι η έλλειψη παγιωμένου δικτύου προμηθευτών μπορεί να συνεπάγεται μεγαλύτερο βαθμό κάθετης ολοκλήρωσης και, ως εκ τούτου, απαίτηση μεγαλύτερων επενδύσεων, αλλά κάθε συμπληρωματική επένδυση που δικαιολογείται γι' αυτούς τους λόγους θα πρέπει να συσχετίζεται άμεσα με την έλλειψη προμηθευτών, σημερινών ή προβλεπόμενων, για τις ειδικές εργασίες. Δεν είναι αυτό που συναντάται συχνά στη συγκεκριμένη περίπτωση.

(52) Παραδείγματος χάρη, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Ιταλία υποστηρίζει ότι η πραγματοποίηση εκτός επιχείρησης των εργασιών βαφής των σπορ αυτοκινήτων στη Μόδενα δεν αυξάνει τεχνητά το μειονέκτημα του Cutro. Προς στήριξη αυτής της επιχειρηματολογίας η Ιταλία παρέσχε εκτίμηση κόστους λειτουργίας και απαιτούμενων επενδύσεων για να πραγματοποιήσει την βαφή στο εσωτερικό του εργοστασίου της Μόδενας, αποδεικνύοντας ότι στην ΑΚΩ η τροποποίηση αυτή έχει πολύ μικρή επίπτωση και τείνει να τονίσει το μειονέκτημα του Cutro. Ωστόσο, τα κόστη επένδυσης για το εργαστήριο βαφής στη Μόδενα είναι πολύ χαμηλότερα από εκείνα που προβλέπονται για το Cutro (4,5 εκατ. ευρώ σε σχέση με 6,3 εκατ.), δεδομένου του μικρότερου βαθμού αυτοματοποίησης. Προκύπτει ότι το μεγαλύτερο τμήμα των επενδύσεων για το εργοστάσιο βαφής στο Cutro δεν μπορεί να αποδοθεί στην έλλειψη παγιωμένου δικτύου προμηθευτών, αλλά είναι μάλλον αποτέλεσμα διαφορετικών τεχνολογικών επιλογών στους εναλλακτικούς τόπους.

(53) Μία ανάλογη λογική σκέψη εφαρμόζεται στην πίστα δοκιμής στο Cutro. Παρότι είναι γεγονός ότι η εναλλακτική τοποθεσία της Μόδενας η De Tomaso μπορεί να μισθώσει διαθέσιμες υποδομές για τη δοκιμή των σπορ αυτοκινήτων, οι οποίες ελλείπουν παντελώς για το μοντέλο Simbir στην Τιμισοάρα. Ουσιαστικά, η Ιταλία δηλώνει ότι το μοντέλο Simbir θα δοκιμάζεται σε κανονικούς δρόμους που βρίσκονται γύρω από το εργοστάσιο της Ρουμανίας. Ωστόσο, στο Cutro προβλέπεται ειδική επένδυση για ειδικές πίστες δοκιμών για το μοντέλο Simbir.

(54) Η Επιτροπή παρατηρεί εξάλλου, ότι σε περίπτωση εξέτασης, δεν μπορούν να ισχύουν άλλοι παράγοντες που να δικαιολογούν μεγαλύτερο βαθμό αυτοματοποίησης μεταξύ των διαφόρων τοποθεσιών. Επενδύσεις στον αυτοματισμό δικαιολογούνται συχνά από μεγάλες μονάδες παραγωγής που δεν είναι η περίπτωση της De Tomaso, η οποία θα παράγει μικρές ποσότητες τόσο στο Cutro όσο και στην εναλλακτική τοποθεσία. Ανάλογα, στις εναλλακτικές τοποθεσίες τα επίπεδα ποιότητας θα είναι ταυτόσημα.

(55) Οι πτυχές που εκτίθενται εδώ οδήγησαν την Επιτροπή στο συμπέρασμα ότι οι πολύ σημαντικές διαφορές μεταξύ του κόστους επένδυσης στο Cutro και εκείνου στις εναλλακτικές τοποθεσίες ερμηνεύονται μόνο από το γεγονός ότι τα συγκρινόμενα σχέδια είναι τελείως διαφορετικής φύσης. Προς στήριξη του συμπεράσματος αυτού υπάρχει λεπτομερής περιγραφή των επενδύσεων που υπέβαλε η Ιταλία όσον αφορά ορισμένες εργασίες.

(56) Ουσιαστικά, οι πλέον πρόσφατες πληροφορίες δείχνουν ότι το σχέδιο στο Cutro συνίσταται σε ένα ιδιαίτερο σύστημα παραγωγής πλήρως αυτοματοποιημένο, το οποίο έχει μελετηθεί για μεγάλη παραγωγή, ενώ το εναλλακτικό σχέδιο βασίζεται σε χαμηλό αυτοματισμό και μικρή παραγωγή. Τα παραδείγματα που αναφέρονται ακολούθως είναι ενδεικτικά της διαφορετικής φύσης των συγκρινόμενων σχεδίων:

α) Για τη συναρμολόγηση του μοντέλου Simbir στο Cutro προβλέπεται επένδυση 2 εκατ. ευρώ σε έναν σταθμό εργασίας ιδιαίτερα τελειοποιημένο και πλήρως αυτοματοποιημένο με ρομπότ για την εγκατάσταση του αλεξιανέμιου (παρμπρίζ). Συνήθως, η μηχανή αυτή προτιμάται σε σχέση με τις διαδικασίες χειρονακτικής εγκατάστασης μόνο για ιδιαίτερα μεγάλο αριθμό παραγωγής, πολύ μεγαλύτερη από τις 50 χιλιάδες μονάδες που προβλέπει το συγκεκριμένο σχέδιο. Καμία επένδυση αυτού του είδους δεν προβλέπεται για την Τιμισοάρα.

β) Κατά τον ίδιο τρόπο, για τη συναρμολόγηση του μοντέλου Simbir στο Cutro θα χρησιμοποιούνται ρομπότ για την εγκατάσταση των πινάκων των οργάνων οδήγησης, για τη συναρμολόγηση των εμπροσθίων τμημάτων και του καλύμματος της σκεπής και για τη ρύθμιση των καθισμάτων και των θυρών. Κανένα μηχάνημα αυτού του είδους δεν προβλέπεται για την Τιμισοάρα.

γ) Για τη διαμόρφωση σ πρέσα και τη συγκόλληση των σπορ οχημάτων, προβλέπεται για το Cutro ένας δαπανηρός σταθμός εργασίας για την κοπή με λέιζερ, ενώ καμία ανάλογη επένδυση δεν προβλέπεται για τη Μόδενα.

δ) Οι επενδύσεις στο Cutro περιλαμβάνουν δαπανηρή μετρολογική μονάδα πλήρως εξοπλισμένη με ένα σύστημα μέτρησης που βασίζεται σε συνισταμένες είτε για τον όγκο του αυτοκινήτου είτε για τα συνιστώντα υποτμήματα. Καμία ανάλογη επένδυση δεν προβλέπεται για την εναλλακτική τοποθεσία.

ε) Για το Cutro προβλέπονται συστήματα ιδιαίτερα πολύπλοκα για τον έλεγχο της ποιότητας των αφικνούμενων εμπορευμάτων, πράγμα που είναι αντίθετο προς την τρέχουσα πρακτική να αφήνεται ο έλεγχος της ποιότητας στην ευθύνη του προμηθευτή. Η εναλλακτική λύση δεν περιλαμβάνει αυτή τη δυνατότητα.

στ) Τα σχέδια επένδυσης για το Cutro περιλαμβάνουν ένα κεντρικό σύστημα πληροφορικής για τον συντονισμό και την διάγνωση των αλυσίδων συναρμολόγησης. Δεν προβλέπεται αντίστοιχο σύστημα για την εναλλακτική λύση, παρότι τα ιταλικά προϊόντα πρέπει να παρουσιάζουν το ίδιο επίπεδο ποιότητας.

ζ) Η λύση του Cutro περιλαμβάνει επενδύσεις για την εγκατάσταση ενός μονίμου κέντρου κατάρτισης, με υποδομή πολυμέσων, στο οποίο θα έχει πρόσβαση και το προσωπικό των προμηθευτών. Δεν προβλέπεται ανάλογο κέντρο για την εναλλακτική λύση.

η) Η επένδυση στο Cutro περιλαμβάνει μία κλίνη δοκιμής των κινητήρων. Η υποδομή αυτή θα παράσχει τη δυνατότητα στη De Tomaso να πραγματοποιεί τις σταθερές δοκιμές παραγωγής, να προβαίνει στη ρύθμιση και να πραγματοποιεί δραστηριότητες έρευνας και ανάπτυξης για τους κινητήρες (με βενζίνη για τα σπορ αυτοκίνητα και πετρέλαιο για το μοντέλο Simbir) που αγοράζει από εξωτερικούς προμηθευτές και τα τοποθετεί στα οχήματα στο Cutro. Στην εναλλακτική λύση η De Tomaso θα πρέπει να πραγματοποιεί τις σταθερές δοκιμές και τη ρύθμιση εξωτερικά, από ανεξάρτητες επιχειρήσεις (στη Μόδενα) ή από τον προμηθευτή των κινητήρων (στην Τιμισοάρα) και επίσης δεν προβλέπονται δραστηριότητες έρευνας και ανάπτυξης.

(57) Λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων αυτών, η Επιτροπή συνάγει ότι τα κόστη επένδυσης που προβλέπονται για το Cutro για τις μηχανές και τον εξοπλισμό, για τα εργαλεία και τις μήτρες και για τον δανεισμό της χρήσης στους προμηθευτές είναι υπερβολικά και δεν μπορούν να συγκριθούν με τα κόστη επένδυσης στην εναλλακτική λύση. Βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, και με τη βοήθεια ενός εξωτερικού εμπειρογνώμονα, ειδικού στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, η Επιτροπή έκρινε ότι οι αντικειμενικές διαφορές μεταξύ των εναλλακτικών τοποθεσιών, όσον αφορά την ύπαρξη δικτύου προμηθευτών, το κόστος εργασίας, τις νομοθετικές διατάξεις και την ειδίκευση του εργατικού δυναμικού, μπορούν να δικαιολογήσουν ένα μειονέκτημα του 25% για το Cutro σε σχέση με την εναλλακτική λύση. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή συνάγει ότι τα κόστη επενδύσεων για μηχανές και εξοπλισμό, εργαλεία και μήτρες και για τον δανεισμό της χρήσης για τους προμηθευτές, που μπορεί να θεωρηθούν επιλέξιμα στο Cutro όσον αφορά την ενίσχυση ανέρχονται σε 94 530 690 ευρώ ([9]), έναντι των 165 381 681 ευρώ που ανέφερε η Ιταλία.

(58) Όσον αφορά την προαναφερθείσα εκτίμηση του επιλέξιμου κόστους, η Επιτροπή επισημαίνει κυρίως ότι ο στόχος της δεν είναι να αποφασίσει ποιες επενδύσεις πρέπει ή δεν πρέπει να πραγματοποιηθούν στο Cutro, αλλά να καθορίσει εάν οι επενδύσεις που η De Tomaso προτίθεται να πραγματοποιήσει είναι συγκρίσιμες, κατά την έννοια της ρύθμισης του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, με τις επενδύσεις που θα πραγματοποιούνταν στους εναλλακτικούς τόπους, και εάν, ως εκ τούτου, αυτές είναι επιλέξιμες για την ενίσχυση. Κατά δεύτερο λόγο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι δεν είχε τη δυνατότητα να προβεί σε σύγκριση πιο λεπτομερή μεταξύ των εναλλακτικών σχεδίων, δεδομένου ότι η Ιταλία ισχυρίζεται ότι η σύγκριση αυτή δεν είναι εφικτή. Η Επιτροπή χρειάστηκε κατά συνέπεια να βασιστεί στις πληροφορίες που είχε διαθέσιμες.

(59) Η Επιτροπή συνάγει ως εκ τούτου ότι το σύνολο του επιλέξιμου κόστους για το σχέδιο ανέρχεται σε 136 061 346 ευρώ ([10]) σε παρούσα αξία. Κατά συνέπεια, για να υπολογιστεί το περιφερειακό μειονέκτημα του Cutro λήφθηκαν υπόψη μόνο οι επενδύσεις αυτές. Η τροποποίηση αυτή είχε ως αποτέλεσμα μείωση από 89 757 129 σε 18 906 138 ευρώ ([11]) του μειονεκτήματος για τα κόστη επένδυσης και τις άλλες επιλέξιμες δαπάνες.

(60) Η Επιτροπή εξέτασε επίσης τη σύγκριση μεταξύ του κόστους λειτουργίας που πραγματοποίησε η Ιταλία στην ΑΚΩ με τις παρατηρήσεις που υπέβαλε η ίδια η Ιταλία σε σχέση με την κίνηση της διαδικασίας. Όσον αφορά την ανάγκη εργατικού δυναμικού, η Επιτροπή δέχεται τις διορθώσεις που πραγματοποίησε η Ιταλία, σχετικά με τον αριθμό των στελεχών και εργαζομένων που δεν ασχολούνται με χειρονακτική παραγωγή στην εναλλακτική λύση. Ωστόσο, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η αύξηση του αριθμού εργαζομένων δεν περιλήφθηκε σωστά στην ΑΚΩ για να υπολογιστεί το κόστος εργασίας. Ουσιαστικά, στην εναλλακτική λύση ο αριθμός εργαζομένων που αναφέρεται στην ΑΚΩ είναι 642 το 2009, ενώ στα δικαιολογητικά τεκμηρίωσης αναφέρεται ο αριθμός 685. Η Επιτροπή θεωρεί σωστόν αυτόν τον δεύτερο αριθμό και προσάρμοσε ανάλογα την ΑΚΩ. Τα συνολικά κόστη εργασίας στην εναλλακτική λύση αυξάνονται, ως εκ τούτου, από 23 448 521 σε 28 526 739 ευρώ, το δε σχετικό μειονέκτημα αυτού του στοιχείου δαπανών μειώνεται κατά 5 078 218 ευρώ (62 658 707 ευρώ αντί των 67 736 925 ευρώ).

(61) Όσον αφορά τα κόστη μεταφοράς στο εξωτερικό, η Επιτροπή δέχεται την διόρθωση που πραγματοποίησε η Ιταλία, με την οποία μειώνεται σε 745 269 ευρώ το σχετικό μειονέκτημα όσον αφορά το σύνολο του κόστους αυτού (αρχικά, οι ιταλικές αρχές είχαν υπολογίσει 754 916 ευρώ).

([9]) (Επενδύσεις για μηχανές και εξοπλισμό, εργαλεία και μήτρες και δανεισμός χρήσης στους προμηθευτές στην εναλλακτική τοποθεσία) x (1+ποσοστό μειονεκτήματος στο Cutro) = 75 624 552 [βλ. το προηγούμενο σημείο 46] x 1,25 = 94 530 690.

([10]) Επιλέξιμα κόστη για οικόπεδα, κτίρια και κατασκευές (41 530 657) [βλ. σημείο 45] + επιλέξιμα κόστη για μηχανήματα, εξοπλισμό, εργαλεία και μήτρες και δανεισμός χρήσης στους προμηθευτές (94 530 690) [βλ. σημείο 59] = 136 061 346.

([11]) Αντιστάθμισμα κάθε μειονεκτήματος όσον αφορά το κόστος επένδυσης για μηχανήματα, εξοπλισμό, εργαλεία και μήτρες και δανεισμό χρήσης στους προμηθευτές ίσο με τα επιλέξιμα κόστη υπολογιζόμενα για τα στοιχεία αυτά (94 530 690) [βλ. σημείο 59] – κόστη των εν λόγω στοιχείων στην εναλλακτική τοποθεσία (75 624 552) [βλ. σημείο 46] = 18 906 138.

(62) Οι τροποποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν στην ανάλυση επιφέρουν αποτελέσματα, όσον αφορά το κόστος/όφελος, διαφορετικά από εκείνα που είχε ανακοινώσει η Ιταλία. Η τροποποιηθείσα ΑΚΩ αναφέρει για τα καθαρά κόστη μειονέκτημα στο Cutro 82 310 114 ευρώ ([12]) σε τιμές 2003 (σε σχέση με το ανακοινωθέν ποσό των 158 248 977 ευρώ). Προκύπτει για το σχέδιο ένα ποσοστό μειονεκτήματος 60,49% ([13]) (σε σχέση με το ποσοστό του 76,48 % που είχε αρχικά κοινοποιηθεί).

(63) Τέλος, βάσει του σημείου 3.2, στοιχείο δ) της ρύθμισης του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, η Επιτροπή εξέτασε το θέμα της προσαρμογής που συνίσταται στην αύξηση της έντασης της επιλέξιμης ενίσχυσης ως επιπλέον κινήτρου για τον επενδυτή να επενδύσει στη συγκεκριμένη περιφέρεια. Είναι σαφές ότι μετά την επένδυση η De Tomaso θα αυξήσει κατά πολύ την παραγωγική της ικανότητα, δεδομένου ότι τα επίπεδα παραγωγής είναι σήμερα χαμηλότερα παρά ποτέ. Προς συμμόρφωση με τη ρύθμιση του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, το «ποσοστό περιφερειακού μειονεκτήματος» που προκύπτει από την ΑΚΩ μειώνεται, ως εκ τούτου, κατά μία ποσοστιαία μονάδα (επίπτωση «αυξημένη» στον ανταγωνισμό, για σχέδιο επένδυσης σε περιφέρεια όπου εφαρμόζεται το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) της Συνθήκης). Το τελικό ποσοστό είναι, κατά συνέπεια, 59,49% σε ΑΙΕ, χαμηλότερο από το περιφερειακό ανώτατο όριο του 50% σε ΚΙΕ για τις μεγάλες επιχειρήσεις στην Καλαβρία (ανώτατο ποσοστό το οποίο, για το συγκεκριμένο σχέδιο, αντιστοιχεί σε 73,83% σε ΚΙΕ) και ακόμα περισσότερο για τις ΜΜΕ. Δεδομένου ότι εν πάση περιπτώσει το «ποσοστό περιφερειακού μειονεκτήματος» για το σχέδιο παραμένει χαμηλότερο από το ανώτατο περιφερειακό όριο του σε 73,83% ΚΙΕ, δεν είναι πλέον αναγκαίο να καθοριστεί εάν η De Tomaso είναι ΜΜΕ.

V. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(64) Η Επιτροπή θεωρεί συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά την περιφερειακή ενίσχυση που η Ιταλία προτίθεται να χορηγήσει στη De Tomaso για το συγκεκριμένο σχέδιο, υπό την προϋπόθεση ότι αυτή δεν θα υπερβαίνει ένταση ενίσχυσης 59,49% σε ΑΙΕ του επιλέξιμου κόστους. Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα επιλέξιμα κόστη για το συγκεκριμένο σχέδιο ανέρχονται σε 136 061 346 ευρώ σε τιμές 2003 (με συντελεστή παρούσας αξίας 5,06%). Η Επιτροπή θεωρεί, ως εκ τούτου, συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά την περιφερειακή ενίσχυση που η Ιταλία προτίθεται να χορηγήσει στη De Tomaso για το συγκεκριμένο σχέδιο, στο μέτρο που αυτή δεν υπερβαίνει το ποσό των 80 949 501 ευρώ σε ΑΙΕ (σε τιμές 2003, με συντελεστή παρούσας αξίας 5,06%).

(65) Κάθε άλλη κρατική ενίσχυση υπέρ των συγκεκριμένων σχεδίων επένδυσης δεν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση που προτίθεται να χορηγήσει η Ιταλία στην Società Consortile De Tomaso srl και στην UAZ Europa srl συμβιβάζεται με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 1 της Συνθήκης, εντός των ορίων μέγιστου ποσού 80 949 501 ευρώ σε ακαθάριστα ισοδύναμα επιχορήγησης σε τιμές 2003, με εφαρμογή ενός συντελεστή παρούσας αξίας 5,06%.

Άρθρο 2

Κάθε επιπλέον κρατική ενίσχυση σε σχέση με το ποσό της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 1, που η Ιταλία προτίθεται να χορηγήσει στην Società Consortile De Tomaso srl και στην UAZ Europa srl για το συγκεκριμένο σχέδιο, δεν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 19 Ιανουαρίου 2005.

Για την Επιτροπή

Neelie KROES

Μέλος της Επιτροπής

([12]) 18 906 138 (κόστη επένδυσης [βλ. σημείο 61]) + 62 658 707 (λειτουργικά κόστη [βλ. σημείο 62]) + 745 269 (κόστη μεταφοράς [βλ. σημείο 63]) = 82 310 114.

([13]) $\frac{\text{Καθαρό μειονέκτημα σε κόστος}}{\text{Επένδυση}} = \frac{82\ 310\ 114}{136\ 061\ 346} = 60,49\%$ [βλ. σημείο 61 για τα νέα κόστη επένδυσης, μετά τη διόρθωση].