II

(Aktid, mille avaldamine ei ole kohustuslik)

KOMISJON

KOMISJONI OTSUS,

19. jaanuar 2005,

riigiabi kohta, mida Itaalia kavatseb anda De Tomaso kontserni kuuluvatele äriühingutele Società Consortile De Tomaso srl ja UAZ Europa srl

(teatavaks tehtud numbri K(2005) 40 all)

(Ainult itaaliakeelne versioon on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2006/260/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 88 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles palunud huvitatud isikutel esitada oma märkused vastavalt asjaomastele sätetele, [1]

ning arvestades järgmist:

I. MENETLUS

(1) Itaalia ametivõimud teatasid komisjonile 18. detsembri 2002. aasta kirjaga plaanist anda piirkondlikku abi äriühingutele Società Consortile De Tomaso srl ja UAZ Europa srl. Komisjon taotles lisaandmeid 4. veebruaril 2003. Pärast vastamistähtaja pikendamise taotlemist 12. märtsil ja 22. aprillil 2003 esitasid Itaalia ametivõimud andmed 26. mai 2003. aasta kirjas.

(2) Komisjon teavitas Itaaliat 24. juuli 2003. aasta kirjaga, et ta otsustas abi suhtes algatada EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikes 2 sätestatud menetluse.

(3) Komisjoni otsus algatada menetlus avaldati Euroopa Liidu Teatajas. [2] Komisjon palus huvitatud isikutel esitada oma märkused.

(4) Komisjon ei saanud huvitatud isikutelt ühtegi märkust.

(5) Itaalia esitas oma märkused vastuseks menetluse algatamise otsusele 13. oktoobril 2003. Komisjon palus Itaalialt selgitusi 6. veebruaril 2004. 17. veebruaril 2004 toimus koosolek komisjoni ametnike, Itaalia ametivõimude ja äriühingu esindajate vahel. Itaalia saatis lisaandmed 23. aprilli 2004. aasta kirjaga. 30. aprillil 2004 palus Itaalia tööstusminister komisjonile adresseeritud kirjas võtta juhtumi suhtes kiiresti vastu otsus. Komisjon vastas sellele kirjale 18. juunil 2004.

II. ABI ÜKSIKASJALIK KIRJELDUS

(6) Kavandatav abi antaks äriühingutele Società Consortile De Tomaso srl ja UAZ Europa srl, mis mõlemad kuuluvad De Tomaso kontserni ("De Tomaso"). De Tomaso tegeleb praegu väga väikese arvu kõrgefektiivsete sportautode tootmisega. Itaalia väitel liigitatakse De Tomaso väikeste või keskmise suurusega ettevõtete hulka määratluse alusel, mis on esitatud komisjoni 12. jaanuari 2001. aasta määruses (EÜ) nr 70/2001, mis käsitleb EÜ asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaldamist väikestele ja keskmise suurusega ettevõtetele antava riigiabi suhtes [3] ("VKE määrus").

Projekt

(7) De Tomaso kavatseb rajada uue tehase, mille rajatiste võimsus on järgmine:

[1] ELT C 227, 23.9.2003, lk 2.
[2] Vt joonealune märkus 1.
[3] ELT L 10, 13.1.2001, lk 33. Määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 364/2004 (ELT L 63, 28.2.2004, lk 22).

(a) umbes 40 000 ühiku Vene mootorsõidukitehases UAZ toodetava maastikuauto Simbiri mudeli lõplik kooste aastas ;

(b) umbes 8 000 ühiku sportsedaanmudeli Vallelunga ning 300 ühiku luksussportmudeli Pantera tootmine aastas.

Projekti on kavas alustada niipea, kui komisjon annab loa riigiabiks, ning projekt on kavas lõpetada 2006. aastaks. Mootorsõidukite tootmine algaks 2005. aastal.

(8) Projekt viiakse ellu Cutros Calabrias. Calabria on asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti a alusel piirkond, mille piirkondliku abi ülemmäär on 50% toetuse brutoekvivalendist (*) ajavahemikuks 2000–2006.

(9) Itaalia ametivõimude kohaselt on projekt liikuv ning De Tomaso kaalub alternatiivseid asukohti Timisoarat (Rumeenia) Simbiri mudeli jaoks ja Modenat (Itaalia) Vallelunga ja Pantera mudeli jaoks. Timisoara puhul oleks tegemist investeeringuga täiesti uude tehasesse, samal ajal kui Modena investeering koosneks olemasoleva De Tomaso tehase laiendamisest, mis praegu toodab väga väikest arvu suure võimsusega sportauto Guara mudelit.

(10) Vastavalt teatisele kavatseb De Tomaso investeerida nominaalväärtuses 218 760 000 eurot (nüüdisväärtuses 206 912 337 eurot, arvutamisel kasutati alusena 2003. aastat ning 5,06% diskontomäära ([4])). Itaalia ametivõimud pidasid kogu investeeringu summat abikõlblikuks.

Õiguslik alus ja toetuse suurus

(11) Teatatud abi anti vastavalt komisjoni heakskiidule kummalegi De Tomasole kuuluvale äriühingule kahes etapis. Esimene otsetoetus kiideti heaks 2001. aasta aprillis UAZ Europa srl kasuks nominaalväärtuses 9 518 817 eurot. Teine otsetoetus kiideti heaks 2002. aasta augustis Società Consortile De Tomaso srl kasuks nominaalväärtuses 168 490 000 eurot. Toetusi makstakse ajavahemikul 2004–2008. Abi antakse komisjoni poolt heakskiidetud kavade alusel ([5]), mis on sätestatud seaduses majandusliku surutise all kannatavates piirkondades tootmistegevuse edendamise meetmete kohta ("seadus nr 488/1992") ja seaduses riigi rahanduse ratsionaliseerimismeetmete kohta ("seadus nr 662/1996").

(12) Kuna mõlemad toetused on seotud ühe ja sama projektiga, siis teatasid Itaalia ametivõimud nendest ühiselt. Seetõttu on De Tomasole antava kogutoetuse nominaalväärtuseks 178 008 817 eurot (nüüdisväärtuses 155 640 104 eurot, arvutamisel kasutati alusena 2003. aastat ning 5,06% diskontomäära). Itaalia ametivõimude poolt teatatud abimäär on 75,22% toetuse brutoekvivalendist.

(13) Itaalia väitel ei ole projektile antud mingit muud ühenduse abi ega rahastamist.

Menetluse algatamise alus

(14) Oma 23. juuli 2003. aasta menetluse algatamise otsuses väljendas komisjon kahtlust seoses De Tomaso liigitamisega väikeste ja keskmise suurusega ettevõtete hulka. Ta väljendas samuti kahtlusi kulude-tulude analüüsi mitme elemendi, eeskätt järgmise kohta:

(a) projektide võrreldavus valitud ja alternatiivsetes asukohtades;

(b) investeerimiskulude võrdlus kulude-tulude analüüsis;

(c) tegevuskulude võrdlus kulude-tulude analüüsis, eriviitega tööjõu- ja välistranspordikuludele.

III. **ITAALIA MÄRKUSED**

(15) Itaalia esitas oma märkused 13. oktoobril 2003 vastusena menetluse algatamise otsusele. Komisjonile esitati lisaandmeid ja -dokumente koosolekul, mis toimus 17. veebruaril 2004, ning 23. ja 30. aprilli 2004. aasta kirjas.

(16) De Tomaso staatuse kohta väikese ja keskmise suurusega ettevõttena esitas Itaalia üksikasjalikud andmed ettevõtte Alejandro S.A. omandistruktuuri kohta ning ka raamatupidamisaruanded ja väljavõtte hr De Tomaso testamendist.

(17) Projektide võrreldavuse kohta valitud ja alternatiivsetes asukohtades kinnitas Itaalia kõigepealt, et projektid on võrreldavad samaväärse tootmise poolest samas arvus, tootevalikus ning hinnas. Vajalike investeeringute erinevust alternatiivide puhul saab selgitada, kui võtta arvesse valitud asukoha eripära, kus tööjõukulud ja sotsiaalõigusnormid ning ohutus- ja keskkonnaalased õigusaktid sarnanevad Põhja-Itaalia omadega, ent kus puudub oskustööjõud ning kindel tööstustraditsioon.

(18) Itaalia väitel oli olukord alternatiivsetes asukohtades väga erinev: Modenas on kõrge kvalifikatsiooniga tööjõud, samuti tihe autotarnijate ja -tootjate võrgustik olemas. Timisoaras on oskustööjõud kättesaadav murdosa hinna eest, mis valitseks Cutros. Timisoaral on Simbiri mudeli tootmiseks ka logistiline eelis.

(*) Faktiviga: peaks olema " toetuse netoekvivalendist".

([4]) 5,06% määr on võetud tabelist "Riigiabi – viite- ja diskontomäärad (%des) alates 01.08.1997" (vt http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/others/reference_rates.html) ning vastab 2002. aasta, teatamisaasta määrale.

([5]) Komisjoni 12. juuli 2000. aasta otsus mitte esitada vastuväiteid kohtuasjas N 715/99, avaldatud EÜT C 278, 30.9.2000, lk 26.

(19) Itaalia kinnitas taas Cutro projekti strateegilist väärtust piirkonna tööstusliku arendamise jaoks. Selles kontekstis oli tehnoloogiliste valikute eesmärgiks asutada tänapäevane tootmisobjekt, mis ühendaks kõige uuemad tehnikad ja seadmed ning lubaks De Tomasol viia ellu ettevõttesisest teadus- ja arendustegevust. Alternatiivsete asukohtade projektide puhul valitaks aga traditsioonilisemad tehnoloogilised lahendused.

(20) Nende kaalutluste põhjal kinnitas Itaalia, et komisjoni nõudmine võrrelda täiesti identseid projekte oli vale ja eksitav, kuna see sunniks võrdlema "hüpoteetilisi" lahendusi, mis ei põhine investeeringuid tegeva äriühingu tegelikel kavatsustel.

(21) Itaalia väitis, et komisjoni poolt kulude-tulude analüüsi jaoks nõutud investeeringute tegevuspõhine võrdlus alternatiivsete lahenduste puhul ei ole teostatav, kuna see eeldaks alternatiivsete projektide täielikku väljatöötamist, mida De Tomaso saaks enesele lubada alles pärast asukohavaliku tegemist.

(22) Sellest olenemata esitas Itaalia uued üksikasjalikumad andmed, milles võrreldakse investeeringuid Cutros ning alternatiivsetes, sportautode pressimise, keevitamise ja värvimise asukohtades (Cutro võrdlus Modenaga) ning Simbiri mudeli lõpliku kooste ja värvimise asukohas (Cutro võrdlus Timisoaraga).

(23) Itaalia väitel ei oleks mitmed Cutros planeeritud investeeringud alternatiivse lahenduse puhul vajalikud asjassepuutuvate toimingute (värvimine ja mootori katsetamine) allhangete või olemasolevate rajatiste (katserada Modena läheduses) rentimise võimaluse tõttu. Mis puudutab sportautode värvimist, siis esitas Itaalia Modenasse uude värvimistöökotta eelarvestus investeeringute maksumuse kohta näitamaks, et ettevõttesisene värvimine Modenas oleks odavam kui allhange ning suurendab seetõttu veidi Cutro miinuseid. Mootori katsetusstendi osas juhtis Itaalia tähelepanu sellele, et Cutro rajatised laseksid De Tomasol välja töötada mootorite spetsiifilised versioonid tulevikutootmise jaoks.

(24) Kulude-tulude analüüsi tegevusaspektide osas selgitas Itaalia, et tööjõu puhul märgitud erinevus tulenes osaliselt vea tõttu tulude-kulude analüüsis, milles juhtiv- ja kontoritöötajate arvu alternatiivse lahenduse puhul alahinnati, ning osaliselt seetõttu, et Modenas vajatakse vähem tööjõudu, kuna värvimise võib toimuda allhankena. Võttes arvesse nimetatud kahte tegurit, jõudis Itaalia alternatiivsete lahenduste osas ühesuguse tööjõuvajaduseni.

(25) Mis puudutab välistranspordikulusid, siis esitas Itaalia ajakohastatud andmed ja dokumentatsiooni Simbiri mudeli transpordikulude kohta Timisoara alalt, mille kohaselt ei oleks välistranspordikulud Cutrost kõrgemad kui alternatiivse Timisoara puhul.

(26) Lõpuks märkis Itaalia, et äriühing on kannatanud pikaleveninud menetluse tõttu.

IV. **ABI HINDAMINE**

(27) Itaalia teatatud meede De Tomaso jaoks sätestab riigiabi asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses. Seda rahastataks riigi poolt või riigiressursside kaudu. Veelgi enam, kuna see moodustab olulise osa projekti finantseerimisest, kannab abi vastutust konkurentsi kahjustamise eest ühenduses, andes De Tomasole eelise konkurentide ees, kes abi ei saa. Ja lõpuks, autoturul liikmesriikide vahel käib ulatuslik kauplemine. Sellele Itaalia vastuväiteid ei esita.

(28) EÜ asutamiselepingu artikli 87 lõikes 2 on loetletud kindlad abi liigid, mis on ühisturuga kokkusobivad. Pidades silmas abi olemust ja eesmärki ning äriühingu geograafilist asukohta, ei saa punkte a, b ja c kõnealuse kava puhul kohaldada. Artikli 87 lõikes 3 on sätestatud muud abivormid, mida võib pidada ühisturuga kokkusobivaks. Komisjon märgib, et projekti asukoht on Calabrias, piirkonnas, mis on abikõlblik artikli 87 lõike 3 punkti a alusel, maksimaalse piirkondliku ülemmääraga 50% toetuse netoekvivalendist suurte äriühingute puhul ([6]).

(29) Komisjon võtab arvesse, et kontrollitav abisaaja on De Tomaso, kontsern, kuhu kuuluvad äriühingud Società Consortile De Tomaso srl ja UAZ Europa srl, tulevased abisaajad. De Tomasol on kavas autosid toota ja koostada. Äriühing moodustab seetõttu osa mootorsõidukitööstusest ühenduse raamprogrammi riigiabi andmise kohta mootorsõidukitööstusele ([7]) ("mootorsõiduki raamprogrammi") tähenduses, mida kohaldatakse kõnealuse projekti suhtes, kuna abist teatati komisjonile enne 2003. aasta 1. jaanuari.

([6]) Vastavalt VKE määruse artikli 4 lõikele 3, kui väikesed ja keskmise suurusega ettevõtted võtavad ette investeerimisprojekte aladel, mis on piirkondliku abi kõlblikud asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti a alusel, võib selle piirkondliku investeerimisabi maksimaalset osatähtsust, mis on kindlaks määratud komisjoni kehtestatud kaardil, suurendada kuni 15 protsendipunktini toetuse brutoekvivalendist, tingimusel et projektile antava abi netoosatähtsus ei ületa ühtekokku 75%.

([7]) EÜT C 279, 15.9.1997, lk 1, ja EÜT C 368, 22.12.2001, lk 10.

(30) Nii projekti kogumaksumus kui ka abi summa ületavad mootorsõiduki raamprogrammis esitatud teatamiskünnist. Need piirmäärad on: (i) projekti kogumaksumus võrdub 50 miljonit euroga, (ii) projektile antav kogu brutoabi, kas riigiabi või abi ühenduse vahenditest, võrdub 5 miljoni euroga. Itaalia ametivõimud on De Tomasole antavast kavandatud abist teatamisel täitnud asutamislepingu artikli 88 lõike 3 nõudeid.

(31) Vastavalt mootorsõiduki raamprogrammile peab komisjon tagama, et antav abi on vajalik nii projekti elluviimiseks kui ka proportsioonis probleemide raskusega, mille lahendamiseks see on kavandatud. Et komisjon annaks loa riigiabi andmiseks mootorsõidukitööstuses, tuleb läbida nii vajalikkuse kui ka proportsionaalse test.

(32) Vastavalt mootorsõiduki raamprogrammi punkti 3.2. alapunktile a peab abisaaja piirkondliku abi vajalikkuse demonstreerimiseks selgelt tõendama, et tal on oma projekti jaoks majanduslikult elujõuline alternatiivne asukoht. Kui projekt koosneb olemasoleva tehase moderniseerimisest ja ratsionaliseerimisest või kui ei ole olemas alternatiivset tootmiskohta, kas uut või olemasolevat, mis oleks võimeline kontserni piires kõnealuse investeeringu vastu võtma, on ettevõte sunnitud oma projekti ellu viima valitud asukohas, isegi abi puudumisel. Seetõttu ei või mis tahes piirkondlikku abi lubada projektile, mis ei ole geograafiliselt mobiilne.

(33) Kõnealusel juhul oleks Cutro geograafiliseks alternatiiviks projekti jaoks Simbiri mudeli monteerimine Timisoaras (Rumeenia) ning Vallelunga ja Pantera mudeli tootmine Modenas (Itaalia). Komisjon leiab, et Itaalia on esitanud piisava dokumentaalse tõendusmaterjali nimetatud väite toetamiseks. Antud tõendusmaterjal sisaldab alternatiivsete asukohtade tasuvusuuringuid, plaane ja skeeme ning hinnapakkumisi potentsiaalsetelt seadmetarnijatelt.

(34) Võttes arvesse investeeringu olemust (loodav projekt täiesti uues kohas) ning saadud dokumentide põhjal järeldab komisjon, et projekt on mobiilne ning et on olemas elujõuline alternatiivne asukoht.

(35) Vastavalt mootorsõiduki raamprogrammi punkti 3.2 alapunktile b määrab komisjon kindlaks, kas projekti mobiilsete aspektidega seotud kulutused on abikõlblikud või mitte. Vastavalt mootorsõiduki raamprogrammi punkti 3.2 alapunktile c peab komisjon tagama, et planeeritud abi on proportsioonis piirkonna probleemidega, mille lahendamiseks see on kavandatud. Selleks kasutatakse kulude-tulude analüüsi.

(36) Kulude-tulude analüüsis võrreldakse mobiilsete elementide puhul kulusid, mida investor kannaks projekti elluviimiseks kõnealuses piirkonnas, nendega, mida ta kannaks identse projekti puhul teises asukohas. See teeb võimalikuks määrata kindlaks kõnealuse aidatava piirkonna konkreetsed ebasoodsad tingimused. Komisjon lubab anda piirkondlikku abi piirkondlike ebasoodsate tingimuste piires, mis tulenevad investeeringust võrdlustehasesse.

(37) Vastavalt mootorsõiduki raamprogrammi punkti 3.2 alapunktile c hinnatakse Cutro tegevusalaseid ebasoodsaid tingimusi võrrelduna Timisoara ja Modenaga kulude-tulude analüüsis viie aasta jooksul, kuna projekt viiakse ellu uues kohas. Itaalia ametivõimude poolt esitatud kulude-tulude analüüsi poolt kaetud ajavahemik on 2005–2009, see tähendab kolm aasta (*) tootmise algusest vastavalt mootorsõiduki raamprogrammi I lisa punktile 3.3. Teatavaks tehtud kulude-tulude analüüs näitab 158 248 977 euro suurust netokulude halvemust nüüdisväärtuses Cutro asukoha puhul alternatiivsete asukohtadega võrreldes. Järelikult oleks projekti "piirkondliku halvemuse määr" 76,48% ([8]).

(38) Esialgse tehnilise punktina märgib komisjon, et Itaalia esitatud kulude-tulude analüüs võtab baasaastaks 2003. aasta asjakohaste arvude allahindlusel. Õige aasta on 2002, mis on komisjonile planeeritavast abist teatamise aasta. Kuna kohaldatav diskontomäär on õige, 2002. aasta oma (5,06%), ei muuda võrdlusaasta muutmine siiski mingil viisil asjassepuutuvaid määrasid ja arve ning võib seetõttu jääda.

(39) Kulude-tulude analüüsi osas on komisjon hinnanud Itaalia esitatud andmeid välisautoeksperdi abil. Hinnang kinnitas kahtlusi, mis on väljendatud ametliku menetluse algatamise otsuses Cutro ja alternatiivse asukoha projektide võrreldavuse suhtes. Selle järelduseni viinud põhjused on üksikasjalikult välja toodud allpool punktides 40 kuni 63.

(*) Faktiviga: peaks olema "viis aastat".

([8]) Piirkondliku halvemuse määr $= \frac{\text{Investeering}}{\text{Netokulude halvemus}}$ (mõlemad nüüdisväärtuses).

Praegusel juhul on investeeringu summaks 206 912 337 eurot [vt punkti 10 eespool].

Piirkondliku halvemuse määr $= \frac{158\ 248\ 977}{206\ 912\ 337} = 76{,}48\ \%$.

(40) Nagu on märgitud ametliku uurimismenetluse algatamise otsuses, on komisjon järjekindlalt tõlgendanud "identsete projektide" nõuet mootorsõiduki raamprogrammis kui sellist, mis tähendab projekte, mis puudutavad võrreldavate mootorsõidukite tootmist, võrreldavates arvudes ning mis hõlmavad võrreldavat tootmisprotsessi. Komisjon aktsepteerib tavaliselt, et erinevates asukohtades elluviidavate projektide puhul võib esineda erinevusi, näiteks seoses lõpliku tootekvaliteedi taseme või erineva tehase automatiseerituse astmega, väljendauna tööjõukuludes. Siiski ei aktsepteeri komisjon olemuselt erinevate projektide võrdlust, nagu projektid, kus ühes asukohas tehtaks olulisi investeeringuid seadmetesse ja masinatesse, samal ajal kui võrreldavas asukohas ei tehtaks vastavasse tootmisesse üldse investeeringuid.

(41) Kõnealusel juhul ei ole Itaalia esitatud andmed lubanud komisjonil täielikult võrrelda investeeringu kulusid. Itaalia ise väitis oma märkustes vastuseks menetluse algatamise otsusele, et komisjoni poolt nõutud investeeringute tegevuspõhine võrdlus alternatiivsete lahenduste puhul, nagu nõuab komisjon kulude-tulude analüüsimiseks, ei ole teostatav. Tõepoolest, projektid Cutro valitud asukohas ning Modena ja Timisoara alternatiivsetes asukohtades on vastavalt Itaalia poolt antud informatsioonile oluliselt erinevad investeeringute tehnoloogilise sisu ning vertikaalse eristamise ulatuse seisukohalt.

(42) Võttes seda piirangut arvesse, on komisjon uurinud kättesaadavat informatsiooni, et mõista erinevate investeerimisvalikute põhjenduste põhjuseid ning teha kindlaks, kas oluline erinevus investeeringu kuludes on kulude-tulude analüüsi piires aktsepteeritav. Oma hinnangus ei vaidlusta komisjon asjaolu, et projektid võivad erinevates asukohtades suuresti erineda, näiteks erinevate tootmisvalikute tulemusena. Siiski peab komisjon kindlaks tegema, et kulude-tulude analüüs on valitud asukoha konkreetsete ebasoodsate tingimuste hindamisel asjalikuks vahendiks. Seda saab teha ainult juhul, kui alternatiivsed projektid on võrreldavad.

(43) Komisjon märgib kõigepealt, et Cutro investeeringu kulud on palju suuremad kui alternatiivsetes asukohtades maa, ehitamise ja hoonestamise, masinate ja seadmete, tööriistade ja värvide ning tarnijate seadmestiku eest. Mis puudutab maa ning ehitamise ja hoonestamise kulusid, leiab komisjon, et kulude-tulude analüüsis esitatud erinevust (Cutro 41 530 657 eurot alternatiivi 10 084 237 euro vastu) võib põhjendada ühelt poolt asjaoluga, et need varad on Rumeenias palju odavamad kui Itaalias, ning teiselt poolt asjaoluga, et De Tomaso omab juba Modenas maad ja osa ehitistest, mis oleksid projekti jaoks vajalikud.

(44) Ning vastupidi, mis puudutab masinaid ja seadmeid, tööriistu ja värve ning tarnijate seadmestikku, peaks De Tomaso need suures osas uuena ostma nii Cutros kui ka alternatiivsetes asukohtades. Nende varade puhul, mida ostetakse tavaliselt rahvusvaheliselt, võib suuri erinevusi investeeringu kuludes (Cutro 165 381 681 eurot alternatiivse asukoha 75 624 552 euro vastu) põhjendada ainult asjaoluga, et Cutro projekti puhul on planeeritud kõrgem automatiseerituse tase ning kõrgem vertikaalne integratsioon.

(45) Komisjon on hinnanud kättesaadavaid andmeid, et teha kindlaks, kas need kulude erinevused on põhjendatud erinevate asukohtade konkreetsete tingimustega ning kas need vastavad kulude-tulude analüüsi vastavuse nõuetele.

(46) Komisjon märgib, et Itaalia paneb Cutro ja Timisoara vahelise kulude erinevuse peamiselt kõrgemate tööjõukulude (tööjõu vähendamiseks on planeeritud kõrgem automatiseeritus) ja rangemate sotsiaalõigusnormide ning ohutus- ja keskkonnaalaste õigusaktide (uued ja komplitseeritumad seadmed peavad sellele vastama) arvele. Cutro ja Modena kulude erinevus on Itaalia arvates peamiselt madalama kvalifikatsiooniga tööjõu (vajalik on suurem automatiseeritus, et kompenseerida manuaalsete oskuste puudumine) ning olemasoleva tarnijate võrgu puudumise (vajadus suurema vertikaalse integratsiooni järele) tagajärg.

(47) Komisjon aktsepteerib, et nimetatud faktorid võivad põhjustada investeeringu kulude kasvamise. Siiski ei arvesta ta, et need võivad selgitada väga kõrget kulude erinevust kontrollimise all oleval juhtumil.

(48) Esiteks, väiksemahulise tootja, nagu De Tomaso jaoks on ulatus, millises automatiseerimine võib aidata vähendada tööjõukulusid, piiratud: investeeringud automatiseerimisse tasuvad ennast tavaliselt ära ainult suure ja väga suure mahuga tootmise puhul. Tõepoolest, Cutro lahendus hoiaks vaevalt tööjõu osas kokku alternatiividega võrreldes. Kulude-tulude analüüsis toodud arvude kohaselt oleks Cutro tööjõud 2009. aastal 786, Modenas ja Timisoaras kokku aga 685. Isegi võttes arvesse Cutro vertikaalse integratsiooni kõrgemat taset (mis annab tulemuseks suurema tööjõu ettevõttesiseste tegevuste jaoks), on selge, et kõrgem automatiseeritus ei too erilist kokkuhoidu palgatööliste arvus.

(49) Teiseks, kuigi vastab tõele, et Itaalias on sotsiaalõigusnormid ning ohutus- ja keskkonnaalased õigusaktid rangemad kui Rumeenias, ning seetõttu võib nõuda suuremaid investeeringuid, ei tohiks seda tegurit üle hinnata. Kui otsustatakse keskmise pikkusega või pikaajalise investeeringu üle, tavatsevad autotootjad vaadata nii tulevasi kui ka olemasolevaid õigusakte. Rumeenia puhul tundub keskmise tähtaja korral mõistlik standardite ühitamine Lääne-Euroopa tasemega, kusjuures võetakse arvesse ka riigi tõenäolist ühinemist Euroopa Liiduga.

(50) Kolmandaks, alati ei ole tööjõu madalate kvalifikatsiooni kompenseerimiseks vajalik kõrgem automatiseeritus. Tõepoolest on tõde tihti vastupidine: automatiseeritud masinad vajavad nende käitamiseks ja hooldamiseks kõrge kvalifikatsiooniga tööjõudu, samal ajal kui madalama kvalifikatsiooniga tööjõud saab paremini hakkama lihtsamate masinatega.

(51) Ning lõpuks, on tõsi, et olemasoleva tarnijate võrgustiku puudumine võib viia vertikaalse integratsiooni kõrgema tasemeni ning seetõttu vajaduseni suuremate investeeringute järele. Siiski, nendel alustel põhjendatud mis tahes investeering peaks olema otseselt seostatud olemasolevate või perspektiivsete tarnijate puudumisega konkreetsete tegevuste jaoks. Kontrolli all oleval juhul see tihti nii ei ole.

(52) Näiteks, oma märkustes vastuseks ametliku menetluse algatamise otsusele esitas Itaalia vastuväite, et Modenas sportautode värvitööde allhange ei kasvatanud kunstlikult Cutro ebasoodsaid tingimusi. Selle väite toetamiseks esitas Itaalia investeeringu ja tegevuskulude hinnangu ettevõttesisesteks värvimistöödeks Modenas, näidates, et selle muutuse mõju kulude-tulude analüüsis oli väga väike ning see oli Cutro ebasoodsate tingimuste suurendamise suunas. Siiski oleks Modena värvitöökoja investeeringu kulu märkimisväärselt madalam Cutro planeeritavast (4,5 miljonit eurot 6,3 miljoni euro vastu) selle madalama automatiseerituse tõttu. See näitab, et Cutro suuremat investeeringut värvitöökojale ei saa panna olemasoleva tarnijate võrgustiku arvele, vaid see on pigem alternatiivsete asukohtade erinevate tehnoloogiliste valikute tagajärg.

(53) Sama loogika kehtib ka Cutro katseraja kohta. Kui Modena alternatiivi puhul on tõsi, et De Tomaso saaks rentida sportautode katsetamiseks olemasolevad rajatised, siis Timisoaras Simbiri mudeli jaoks selliseid rajatisi pole. Tõepoolest kinnitab Itaalia, et Simbiri mudelit katsetataks tavalistel teedel Rumeenia tehase ümbruses. Siiski on Cutros ette nähtud konkreetne investeering Simbiri mudeli jaoks katseradade tegemiseks.

(54) Komisjon märgib veel, et muud kõrgemat automatiseerituse taset õigustavad tegurid erinevate asukohtade vahel ei ole käesoleval juhul kohaldatavad. Investeeringud automatiseeritusse on tihti põhjendatud suuremahulise tootmisega, kuid De Tomaso puhul ei ole see nii, nii Cutro kui alternatiivsete asukohtade puhul jääks tootmine väiksemahuliseks. Samamoodi oleks kvaliteeditase alternatiivsetes asukohtades identne.

(55) Ülaltoodud elementide põhjal teeb komisjon järelduse, et väga suuri erinevusi investeerimiskuludes Cutro ja alternatiivsete asukohtade vahel saab selgitada ainult asjaoluga, et võrreldavad projektid on oma olemuselt väga erinevad. Seda järeldust toetab investeeringute üksikasjalik kirjeldus, mille Itaalia mõne tegevuse kohta on andnud.

(56) Hiliseim informatsioon näitab, et Cutro projekt koosneb suuremahulise tootmise jaoks kavandatud tänapäevasest täiesti automatiseeritud tootmissüsteemist, samal ajal kui alternatiivne projekt põhineb madala automatiseerituse ja väiksemahulise tootmise kontseptsioonil. Järgmised näited viitavad võrreldavate projektide erinevale olemusele:

(a) Simbiri mudeli monteerimiseks Cutros on ette nähtud üle 2 miljoni euro suurune investeering väga kõrgetasemelise ja täielikult automatiseeritud jaama jaoks tuuleklaaside paigaldamiseks. Neid masinaid eelistatakse tavaliselt manuaalsetele paigaldusprotsessidele ainult väga suuremahulise tootmismahu puhul, mis ületab suuresti käesolevas projektis kavandatud 50 000 ühikut. Timisoara puhul ei ole niisuguseid investeeringuid ette nähtud;

(b) samamoodi, Cutros kasutataks Simbiri mudeli kooste puhul automaatikat armatuurlaudade paigaldamiseks, esiosa kokkupanekuks, katusepaneelide paigaldamiseks ning istmete ja uste käsitsemiseks. Timisoara puhul ei ole selliseid masinaid ette nähtud;

(c) sportautode pressimiseks ja keevitamiseks on Cutros planeeritud kallihinnaline laserlõikusjaam, Modenas samasuguseid investeeringuid ette nähtud ei ole;

(d) investeeringud Cutros hõlmavad kallist, täielikult varustatud metroloogilist seadet koordinaatidel põhineva mõõtmissüsteemiga nii kogu kere kui ka lihtsamate elementide jaoks. Alternatiivi puhul sellist investeeringut ette nähtud ei ole;

(e) Cutro hõlmab kõrgetasemelisi kvaliteedikontrolli süsteeme sissetulevate kaupade jaoks. Kvaliteedikontrolli muutmine tarnija kohustuseks on vastuolus olemasolevate tavadega. Alternatiivne lahendus sellist potentsiaali ei hõlma;

(f) Cutro investeeringu plaanid hõlmavad tsentraliseeritud infotehnoloogiat seire- ja diagnostikasüsteemi paigaldusliinidele. Alternatiivse lahenduse jaoks ei ole sellist süsteemi ette nähtud, kuigi lõpptoodetelt eeldatakse ühe ja sama kvaliteeditaseme saavutamist;

(g) Cutro lahendus hõlmab investeeringuid alalise koolituskeskuse loomiseks koos multimeedia seadmetega, mis on avatud ka tarnijate personalile. Alternatiivse lahenduse puhul sellist keskust ei ole;

(h) Cutro investeering hõlmab mootori katsestendi. Seade lubaks De Tomasol teostada nii tavapäraseid tootmiskatseid kui ka peenhäälestust ning mootorite uurimis- ja arendustegevust (bensiinimootoris sportautodele ja diiselmootorid Simbiri puhul), mis on ostetud välistarnijatelt ja Cutros autodesse monteeritud. Alternatiivses lahenduses ostaks De Tomaso standardsed katsed ja peenhäälestuse allhankena kas sõltumatutelt ettevõtetelt (Modena) või mootorite tarnijalt (Timisoara). Uurimis- ja arendustegevust ei teostataks.

(57) Võttes kõiki nimetatud tegureid arvesse teeb komisjon järelduse, et Cutro investeeringu kulud masinatele ja seadmetele, tööriistadele ja värvidele ning tarnijate seadmestikule on ülemäärased ja ei ole võrreldavad investeeringu kuludega alternatiivses lahenduses. Olemasoleva informatsiooni põhjal on komisjon koos oma väliautoeksperdi abiga hinnanud, et objektiivsed erinevused alternatiivsete asukohtade vahel tarnijate võrgustiku olemasolu, tööjõukulude, õigusnõuete ja tööjõu kvalifikatsiooni osas õigustaksid 25% ulatuses ebasoodsamate tingimuste olemasolu Cutros alternatiivsete lahenduste suhtes. Seetõttu teeb komisjon järelduse, et Cutro abikõlblikuks tunnistatavad investeerimiskulud masinatele ja seadmetele, tööriistadele ja värvidele ning tarnijate seadmestikule oleksid summas 94 530 690 eurot ([9]) Itaalia toodud 165 381 681 euro vastu.

(58) Ülalpool teostatud abikõlblike kulude hinnangu osas märgib komisjon esiteks, et tema eesmärgiks pole otsustada, milliseid investeeringuid Cutros peaks või ei peaks tegema, vaid teha kindlaks, millised De Tomaso kavandatavad investeeringud on mootorsõiduki raamprogrammi tähenduses võrreldavad alternatiivsetes asukohtades tehtavate investeeringutega ning seetõttu abikõlblikud. Teiseks märgib komisjon, et tal ei ole olnud võimalust teostada alternatiivsete projektide üksikasjalikumat võrdlust tänu Itaalia väitele, et selline üksikasjalikum võrdlus ei ole teostatav. Seetõttu pidi komisjon tuginema andmetele, mis talle kättesaadavaks tehti.

(59) Seetõttu teeb komisjon järelduse, et projekti abikõlblike kulutuste kogusumma on 136 061 346 ([10]) eurot nüdisväärtuses. Seetõttu on Cutro piirkondlike ebasoodsate tingimuste arvutamisel ainult neid investeeringuid arvesse võetud. See muudatus on viinud investeeringu kulutuste ja teiste abikõlblike kulutuste ebasoodsate tingimuste vähendamiseni 89 757 129 eurolt 18 906 138 ([11]) eurole.

(60) Komisjon on hinnanud ka Itaalia poolt kulude-tulude analüüsis esitatud tegevuskulude võrdlust koos oma märkustega vastuseks menetluse algatamise otsusele. Mis puudutab tööjõu vajadusi, siis komisjon aktsepteerib Itaalia poolt tehtud parandusi juhtiv- ja kontoritöötajate arvus alternatiivses lahenduses. Siiski märgib komisjon, et suurenenud tööjõudu pole kulude-tulude analüüsis tööjõukulude arvutamiseks korrektselt hõlmatud. Kulude-tulude analüüsis kajastatud töötajate arv alternatiivses lahenduses on 2009. aastal 642, samal ajal kui tõendav dokumentatsioon annab selleks arvuks 685. Komisjon arvestab, et viimane arv on õige, ja on kulude-tulude analüüsi vastavalt muutnud. Sellest tulenevalt suurenevad tööjõukulud alternatiivses lahenduses 23 448 521 eurolt 28 526 739 eurole ning ebasoodsad tingimused selle punkti osas vähenevad 5 078 218 euro võrra (62 658 707 eurot 67 736 925 euro asemel).

(61) Mis puudutab väliseid transpordikulusid, aktsepteerib komisjon Itaalia poolt tehtud parandusi, mis vähendab kogu välistranspordikulude ebasoodsaid tingimusi 745 269 eurole (Itaalia ametivõimud arvutasid alguses 754 916 eurot).

([9]) (Investeering masinatesse ja seadmetesse, tööriistadesse ja värvidesse ning tarnijate seadmestikku alternatiivis) x (1 + Cutro halvemuse määr) = 75 624 552 [vt. punkti 46 ülalpool] x 1,25 = 94 530 690.

([10]) Maa, ehitamise ja hoonestamise abikõlblikud kulud (41 530 657) [vt. punkti 45 ülalpool] + masinate, seadmete, tööriistade ja värvide ning tarnijate seadmestiku abikõlblikud kulud (94 530 690) [vt punkti 59 ülalpool] = 136 061 346.

([11]) Halvemuse tasaarvestamine, mis puudutab masinate, seadmete, tööriistade ja värvide ning tarnijate seadmestiku investeeringu kulusid, mis on võrdsed nende punktide abikõlblike kulutustega, nagu on arvutatud (94 530 690) [vt punkti 59 ülalpool] – nende punktide kulu alternatiivis (75 624 552) [vt punkti 46 ülalpool] = 18 906 138.

(62) Analüüsis tehtud muudatused annavad kulude-tulude tulemused, mis erinevad Itaalia poolt teatatutest. Muudetud kulude-tulude analüüs näitab Cutro ebasoodsate tingimuste netokuluks 82 310 114 ([12]) eurot 2003. aasta väärtuses (võrrelduna teatatud 158 248 977 euroga). Järelikult on projekti halvemuse määr 60,49% ([13]) (esialgselt teatatud 76,48% asemel).

(63) Lõpuks, vastavalt mootorsõiduki raamprogrammi punkti 3.2 alapunktile d kaalus komisjon ülekatte küsimust, mis on lubatud abi määra suurendamine, mis on mõeldud tulevase soodustusena investorile kõnealusesse piirkonda investeerimiseks. On selge, et De Tomaso suurendab investeeringu tagajärjel oma võimsust märkimisväärselt, kuna ta tootmise tase on praegu äärmiselt madal. Vastavalt mootorsõiduki raamprogrammile vähendatakse kulude-tulude analüüsist tulenevat piirkondliku halvemuse määra seetõttu ühe protsendipunkti võrra ("suur" mõju konkurentsile investeerimisprojekti puhul artikli 87 lõike 3 punkti a piirkonnas), mille tulemusena on lõplikuks määraks 59,49% toetuse brutoekvivalendist, mis on madalam piirkondlikust ülemmäärast – 50% toetuse netoekvivalendist – suurettevõtetele Calabrias (mis, kontrolli all oleva projekti jaoks vastab 73,83% toetuse brutoekvivalendist) ning eriti väikestele ja keskmise suurusega ettevõtetele. Arvestades, et projekti piirkondliku halvemuse määr jääb igal juhul allapoole piirkondlikku ülemmäära 73,83% toetuse brutoekvivalendist, ei ole enam vaja kindlaks teha, kas De Tomaso on võike ja keskmise suurusega ettevõte.

V. **JÄRELDUS**

(64) Komisjon leiab, et Itaalia poolt De Tomasole kõnealuse projekti jaoks kavandatav piirkondlik abi on ühisturuga kokkusobiv seni, kuni see ei ületa abi määra 59,49% abikõlblike kulutuste toetuse brutoekvivalendist. Komisjon leiab, et kõnealuse projekti abikõlblikud kulutused on summas 136 061 346 eurot 2003. aasta väärtuses (diskontomäär 5,06%). Seetõttu leiab komisjon, et Itaalia poolt De Tomasole kõnealuse projekti jaoks kavandatav piirkondlik abi on ühisturuga kokkusobiv seni, kuni see ei ületa 80 949 501 eurot toetuse brutoekvivalendina (2003. aasta väärtuses, diskontomäär 5,06%).

(65) Mis tahes täiendav riigiabi kõnealustele investeerimisprojektidele ei ole ühisturuga kokkusobiv,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Riigiabi, mida Itaalia kavatseb anda äriühingutele Società Consortile De Tomaso srl ja UAZ Europa srl, on ühisturuga kokkusobiv asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses, kuni maksimumsummani 80 949 501 eurot toetuse brutoekvivalendina 2003. aasta väärtustes (diskontomäär 5,06%).

Artikkel 2

Mis tahes riigiabi lisaks artiklis 1 viidatud summale, mida Itaalia kavatseb anda äriühingutele Società Consortile De Tomaso srl ja UAZ Europa srl kontrolli all oleva projekti jaoks, on ühisturuga kokkusobimatu.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud Itaalia Vabariigile.

Brüssel, 19. jaanuar 2005

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Neelie KROES

([12]) 18 906 138 (investeerimiskulud [vt punkti 61 ülalpool]) + 62 658 707 (tegevuskulud [vt punkti 62 ülalpool]) + 745 269 (transpordikulud [vt punkti 63 ülalpool]) = 82 310 114.

([13]) $\frac{\text{Netokulude halvemus}}{\text{Investeering}} = \frac{82\ 310\ 114}{136\ 061\ 346} = 60{,}49\ \%$ [vt punkti 61 uue investeerimiskulu osas parandatud kujul].