II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 19 päivänä tammikuuta 2005,

valtiontuesta, jota Italia aikoo myöntää De Tomaso -yhtymään kuuluville Società Consortile De Tomaso srl:lle ja UAZ Europa srl:lle

(tiedoksiannettu numerolla K(2005) 40)

(Ainoastaan italiankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2006/260/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa [1],

sekä katsoo seuraavaa:

I MENETTELY

(1) Italian viranomaiset ilmoittivat komissiolle 18 päivänä joulukuuta 2002 päivätyllä kirjeellä suunnitelmasta myöntää aluetukea Società Consortile De Tomaso srl:lle ja UAZ Europa srl:lle. Komissio pyysi lisätietoja 4 päivänä helmikuuta 2003. Italian viranomaiset pyysivät vastausmääräajan pidentämistä 12 päivänä maaliskuuta ja 22 päivänä huhtikuuta ja lähettivät tiedot 26 päivänä toukokuuta 2003 päivätyllä kirjeellä.

(2) Komissio ilmoitti Italialle 24 päivänä heinäkuuta 2003 päivätyllä kirjeellä päättäneensä aloittaa tuen vuoksi EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn.

(3) Komission päätös menettelyn aloittamisesta julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* [2]. Komissio kehotti kolmansia esittämään huomautuksensa tästä tuesta.

(4) Komissio ei saanut huomautuksia kolmansilta.

(5) Italia toimitti huomautuksia menettelyn alkaessa 13 päivänä lokakuuta 2003. Komissio pyysi Italialta selvityksiä 6 päivänä helmikuuta 2004. Komission yksiköt, Italian viranomaiset ja yrityksen edustajat tapasivat 17 päivänä helmikuuta. Italia toimitti lisätietoja 23 päivänä huhtikuuta 2004 päivätyllä kirjeellä. Italian kauppa- ja teollisuusministeri lähetti 30 päivänä huhtikuuta komissiolle kirjeen, jossa se pyysi asian nopeaa ratkaisua. Komissio vastasi kirjeeseen 18 päivänä kesäkuuta 2004.

II YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS TUESTA

(6) Suunniteltua tukea aiotaan myöntää De Tomaso -yhtymään kuuluville Società Consortile De Tomaso srl:lle ja UAZ Europa srl:lle (jäljempänä 'De Tomaso'). De Tomaso tuottaa hyvin pieniä määriä suorituskykyisiä urheiluautoja. Italian mukaan De Tomaso on Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta pienille ja keskisuurille yrityksille myönnettyyn valtiontukeen 12 päivänä tammikuuta 2001 annetun komission asetuksen (EY) N:o 70/2001 [3] (jäljempänä 'pk-yritysten valtiontukiasetus') mukainen pieni tai keskisuuri yritys.

Hanke

(7) De Tomaso aikoo avata uuden tuotantolaitoksen aiemmin rakentamattomalla alueella. Valmiin laitoksen kapasiteetti on seuraava:

[1] EUVL C 227, 23.9.2003, s. 2.
[2] Ks. alaviite 1.
[3] EYVL L 10, 13.1.2001, s. 33. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 364/2004 (EUVL L 63, 28.2.2004, s. 22).

a) venäläisen moottoriajoneuvovalmistajan UAZ:n valmistaman Simbir-maastoauton loppukokoonpanokapasiteetti on noin 40 000 yksikköä vuodessa;

b) Vallelunga-urheilusedanin tuotantokapasiteetti on noin 8 000 yksikköä vuodessa ja luksusluokan Pantera-urheiluauton tuotantokapasiteetti on 300 yksikköä vuodessa.

Hanke aloitetaan heti kun komissio on hyväksynyt tuen, ja töiden on arvioitu valmistuvan vuonna 2006. Moottoriajoneuvojen tuotanto alkaa jo vuonna 2005.

(8) Hanke toteutetaan Cutrossa Calabrian alueella Italiassa. Calabria on perustamissopimuksen 87 artiklan 3 artiklan a alakohdan mukainen tukialue, jossa aluetuen enimmäisintensiteetti voi olla 50 prosenttia bruttoavustusekvivalenttina (*) (BAE) kaudella 2000–2006.

(9) Italian viranomaisten mukaan hanke on liikuteltava. De Tomaso tarkastelee parhaillaan vaihtoehtoisia sijoituspaikkoja, joita ovat Simbirin osalta Timisoara Romaniassa sekä Vallelungan ja Panteran osalta Modena Italiassa. Timisoaraan rakennettaisiin uusi tehdas, kun taas Modenassa laajennettaisiin De Tomason nykyistä tehdasta, jossa tällä hetkellä valmistetaan jonkin verran Guarà-mallia, joka on suorituskykyinen urheiluauto.

(10) Ilmoituksen mukaan De Tomaso aikoo sijoittaa nimellisarvoltaan 218 760 000 euroa (206 912 337 euroa nykyarvossa, laskettu käyttäen vuotta 2003 viitevuotena ja 5,06 prosentin diskonttokorkoa ([4])). Italian viranomaiset ovat katsoneet koko investoinnin tukikelpoiseksi.

Tuen oikeusperusta ja tukimäärät

(11) Ilmoitettu tuki on myönnetty kahdelle De Tomaso -yhtymään kuuluvalle yritykselle kahdessa vaiheessa sillä edellytyksellä, että komissio hyväksyy tuen. Ensimmäinen suora tuki, jonka nimellismäärä on 9 519 817 euroa, myönnettiin UAZ Europa srl:lle huhtikuussa 2001. Toinen tuki, jonka nimellismäärä on 168 490 000 euroa, myönnettiin Società Consortile De Tomaso srl:lle elokuussa 2002. Tuki maksetaan vuosina 2004–2008. Tuki on osa komission hyväksymiä tukiohjelmia ([5]), joista säädetään laeilla "*Misure in favore delle attività produttive nelle aree depresse del Paese*" (toimenpiteet maan kriisialueiden tuotantotoiminnan hyväksi, jäljempänä 'laki nro 488/1992') ja "*Misure di razionalizzazione della finanza pubblica*" (julkisen rahoituksen järkeistämistoimenpiteet, jäljempänä 'laki nro 662/1996').

(12) Koska molemmat tuet koskevat samaa hanketta, Italian viranomaiset ovat ilmoittaneet niistä yhdessä. De Tomasolle myönnetty tuki on nimellisarvoltaan yhteensä 178 008 817 euroa (155 640 104 euroa nykyarvossa, laskettu käyttäen vuotta 2003 viitevuotena ja 5,06 prosentin diskonttokorkoa). Italian viranomaisten ilmoittama tuki-intensiteetti on 75,22 prosenttia BAE.

(13) Italian mukaan hankkeeseen ei ole myönnetty muuta tukea tai yhteisön rahoitusta.

Menettelyn aloittamisen syyt

(14) Menettelyn aloittamisesta 23 päivänä heinäkuuta 2003 tekemässään päätöksessä komissio epäili, onko De Tomaso pk-yritys. Komissio esitti epäilyjä myös joidenkin kustannus-hyötyanalyysin seikkojen suhteen ja erityisesti seuraavien asioiden osalta:

a) valitulla sijaintipaikalla ja vaihtoehtoisilla paikoilla toteutettavien hankkeiden vertailtavuus;

b) investointikustannusten vertailu kustannus-hyötyanalyysissa;

c) toimintakustannusten vertailu kustannus-hyötyanalyysissa erityisesti työvoimaan ja ulkomaille suuntautuviin kuljetuksiin liittyvien kustannusten osalta.

III ITALIAN HUOMAUTUKSET

(15) Italia toimitti huomautuksia menettelyn aloittamisesta 13 päivänä lokakuuta 2003. Komissiolle toimitettiin lisätietoja ja asiakirjoja 17 päivänä helmikuuta 2004 pidetyssä kokouksessa sekä 23 ja 30 päivänä huhtikuuta 2004 päivätyillä kirjeillä.

(16) Italia on toimittanut yksityiskohtaisia tietoja omistusrakenteesta ja yrityksen Alejandro S.A tilinpäätöstiedot sekä otteen herra De Tomason testamentista.

(17) Italia vahvistaa, että valitussa sijoituspaikassa ja vaihtoehtoisissa sijoituspaikoissa toteutettavien hankkeiden vertailussa tuotanto ja määrät sekä tuoteyhdistelmät ja hinnat olivat samat. Vaihtoehtoisissa sijoituspaikoissa tarvittavien investointien erot voidaan selittää valitun sijoituspaikan erityisluonteella, sillä kyseisen sijoituspaikan tilanne vastaa Pohjois-Italian tilannetta työvoimakustannusten sekä sosiaali-, turvallisuus- ja ympäristölainsäädännön määräysten osalta, mutta siellä ei ole pätevää työvoimaa eikä vankkaa teollisuusperinnettä.

(18) Italian mukaan vaihtoehtoisten sijoituspaikkojen tilanne on hyvin erilainen: Modenassa on hyvin koulutettua työvoimaa sekä moottoriajoneuvoteollisuuden tavarantoimittajien ja tuottajien tiheä verkosto. Timisoarassa on koulutettua työvoimaa, ja työvoimakustannukset ovat murto-osa Cutron kustannuksista. Lisäksi Timisoaralla on Simbir-mallin tuotantoon liittyvä logistinen etu.

(*) Asiavirhe: kyseessä on nettoavustusekvivalenttina, ei bruttoavustusekvivalenttina

([4]) 5,06 prosentin korko perustuu valtiontuen takaisinperinnässä sovellettavia korkoja sekä viite- ja diskonttokorkoja koskevaan taulukkoon, jota on julkaistu 1. päivästä elokuuta 1997 alkaen, ja se vastaa ilmoitusta tehtäessä vuonna 2002 sovellettua korkoa (ks. http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/others/reference_rates/fi.pdf).

([5]) Komission päätös, tehty 12 päivänä heinäkuuta 2000, olla vastustamatta tukea asiassa N 715/99 (EYVL C 278, 30.9.2000, s. 26).

(19) Italia vahvistaa, että Cutrossa toteutettava hanke on strategisesti arvokas alueen teollisen kehittämisen kannalta. Teknisillä valinnoilla pyritään tältä osin luomaan korkeatasoinen tuotantorakenne, johon sisältyvät innovatiiviset tekniikat ja laitteet ja jonka ansiosta De Tomaso voi harjoittaa omaa tutkimus- ja kehitystoimintaa. Vaihtoehtoisiin sijoituspaikkoihin liittyvät hankkeet tähtäävät sen sijaan perinteisempiin teknisiin ratkaisuihin.

(20) Näiden seikkojen perusteella Italia katsoo, että komission vaatimus vertailla täysin identtisiä hankkeita on väärä ja harhaanjohtava, koska se pakottaisi vertailemaan hypoteettisia ratkaisuja, jotka eivät perustu investoinnit toteuttavan yrityksen todellisiin aikomuksiin.

(21) Italia katsoo myös, että komission vaatimus vertailla kustannus-hyötyanalyysin yhteydessä vaihtoehtoisten ratkaisujen investointeja toiminnoittain ei ole toteuttamiskelpoinen, koska se edellyttäisi vaihtoehtoisten hankkeiden kehittämistä kokonaisuudessaan ja De Tomaso voisi tehdä niin vasta sijoituspaikan valitsemisen jälkeen.

(22) Italia lähetti kuitenkin uusia tarkempia tietoja, joissa vertaillaan Cutrossa ja vaihtoehtoisissa sijoituspaikoissa toteutettavia investointeja urheiluautojen korin puristamisen, hitsaamisen ja maalaamisen osalta (Cutro verrattuna Modenaan) ja Simbir-mallin loppukokoonpanon ja maalaamisen osalta (Cutro verrattuna Timisoaraan).

(23) Italian mukaan monet Cutroon suunnitellut investoinnit eivät olisi tarpeellisia vaihtoehtoisessa ratkaisussa, koska kyseiset toiminnot voitaisiin toteuttaa muualla (maalaaminen ja moottoritestit) tai voitaisiin vuokrata käytettävissä olevia infrastruktuureja (Modenan lähellä oleva testirata). Italia on esittänyt arvion Modenaan perustettavan uuden maalaamon investointikustannuksista osoittaakseen, että urheiluautojen maalaaminen olisi Modenan tehtaassa halvempaa kuin maalaustöiden ulkoistaminen. Tämä lisäisi hieman Cutron alueellista haittaa. Moottorien testauslaitteiston osalta Italia huomauttaa, että Cutron tehdas antaisi De Tomasolle mahdollisuuden kehittää moottorien erityisversioita tulevia tuotantoja varten.

(24) Italia toteaa kustannus-hyötyanalyysin toiminnallisten seikkojen osalta, että työvoimatarvetta koskeva ero johtuu osittain analyysissa olevasta virheestä. Sen vuoksi johtohenkilöstön ja toimihenkilöiden lukumäärä on arvioitu vaihtoehtoisessa ratkaisussa liian pieneksi. Toinen osasyy eroon on se, että Modenassa tarvittaisiin vähemmän työvoimaa, sillä maalaaminen voitaisiin ulkoistaa. Ottaen nämä kaksi tekijää huomioon Italia päättelee, että vaihtoehtoisissa ratkaisussa tarvittaisiin sama määrä työvoimaa.

(25) Italia on toimittanut päivitettyjä tietoja ja asiakirjoja ulkomaankuljetuksiin liittyvistä kustannuksista, joita aiheutuu Simbir-mallin kuljettamisesta Timisoarasta. Niiden mukaan kyseiset kustannukset eivät olisi Cutrosta sen suuremmat kuin Timisoarasta.

(26) Italia on myös huomauttanut, että kyseinen yritys on joutunut kärsimään menettelyn pitkittymisestä.

IV **TUEN ARVIOINTI**

(27) Italian ilmoittama, De Tomason hyväksi suunniteltu toimenpide on perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Tuen rahoittaa valtio tai se rahoitetaan valtion varoin. Koska tuen osuus hankkeen rahoituksesta on huomattava ja se voi vääristää kilpailua yhteisössä, se antaa De Tomasolle edun verrattuna kilpaileviin yrityksiin, jotka eivät saa tukea. Ajoneuvomarkkinoilla käydään merkittävää jäsenvaltioiden välistä kauppaa. Italia ei ole kiistänyt tätä.

(28) Perustamissopimuksen 87 artiklan 2 kohdassa määritellään yhteismarkkinoille soveltuvat tukimuodot. Kun otetaan huomioon tuen luonne ja tarkoitus sekä yrityksen maantieteellinen sijainti, mainitun artiklan a, b ja c alakohtaa ei voida soveltaa kyseiseen tukisuunnitelmaan. Perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdassa määritellään muut tukimuodot, joiden voidaan katsoa soveltuvan yhteismarkkinoille. Komissio toteaa, että hanke toteutettaisiin Calabrian alueella, jolla voidaan myöntää perustamissopimuksen 87 artiklan 3 artiklan a alakohdan mukaista tukea. Suurille yrityksille myönnettävän aluetuen intensiteetti voi olla enintään 50 prosenttia nettoavustusekvivalenttina (NAE). ([6]).

(29) Komission mukaan tuensaaja on De Tomaso, toisin sanoen yhtymä, johon kuuluville yrityksille Società Consortile De Tomaso srl ja UAZ Europa srl tuki myönnettäisiin. Toiminta, jota De Tomaso aikoo harjoittaa, on moottoriajoneuvojen valmistus ja kokoonpano. Näin ollen yritys on osa moottoriajoneuvoalan valtiontukia koskevassa yhteisön puitesäännössä ([7]) (jäljempänä 'moottoriajoneuvoalan puitesääntö') tarkoitettua moottoriajoneuvoteollisuutta. Puitesääntöä sovelletaan kyseiseen hankkeeseen, koska tuesta ilmoitettiin komissiolle ennen 1 päivää tammikuuta 2003.

([6]) Pk-yritysten valtiontukiasetuksen 4 artiklan 3 kohdan mukaan silloin kun pk-yritykset toteuttavat investointihankkeita perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaisilla aluetukeen oikeutetuilla alueilla, komission hyväksymässä aluetukikartassa vahvistettua tuen enimmäisintensiteettiä voidaan korottaa enintään 15 prosenttiyksikköä brutto, jos tuen kokonaisnettointensiteetti on enintään 75 prosenttia.

([7]) EYVL C 279, 15.9.1997, s. 1, ja EYVL C 368, 22.12.2001, s. 10.

(30) Sekä hankkeen kokonaiskustannukset että tukimäärä ylittävät moottoriajoneuvoalan puitesäännössä vahvistetut ilmoitusrajat. Kyseiset rajat ovat a) hankkeen kokonaiskustannusten osalta 50 miljoonaa euroa ja b) hankkeeseen myönnetyn tuen bruttomäärän osalta 5 miljoonaa euroa, riippumatta siitä, onko se valtiontukea tai yhteisön rahoitusvälineistä myönnettävää tukea. Ilmoittaessaan De Tomasolle myönnettävästä tuesta Italian viranomaiset ovat noudattaneet EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan määräyksiä.

(31) Moottoriajoneuvoalan puitesäännön mukaan komissio varmistaa, että myönnetty tuki on sekä tarpeellista hankkeen toteuttamiseksi että oikeassa suhteessa ratkaistavien ongelmien vakavuuteen. Nämä molemmat edellytykset, eli tarpeellisuus ja oikeasuhteisuus, on täytettävä, jotta komissio voi hyväksyä moottoriajoneuvoalan valtiontuen.

(32) Moottoriajoneuvoalan puitesäännön 3.2 kohdan a alakohdan mukaan tuensaajayrityksen on aluetuen tarpeellisuuden osoittamiseksi todistettava selkeästi, että sillä on taloudellisesti elinkelpoinen vaihtoehtoinen sijoituspaikka hankkeensa toteuttamiseksi. Jos hankkeen tarkoituksena on uudistaa tai rationalisoida olemassa olevaa tehdasta tai jos yhtymällä ei ole muuta uutta tai olemassa olevaa vaihtoehtoista teollisuusaluetta, joka soveltuisi kyseisen investoinnin kohteeksi, yrityksen on toteutettava hankkeensa valitsemassaan paikassa, vaikka se ei saisikaan tukea. Tämän vuoksi hankkeeseen myönnettävää aluetukea ei voida hyväksyä, jos se ei ole maantieteellisesti liikuteltava.

(33) Nyt käsiteltävässä asiassa Cutrossa toteutettavan hankkeen maantieteellisenä vaihtoehtona olisi Simbir-mallin kokoonpano Romanian Timisoarassa ja Vallelunga- ja Pantera-mallien kokoonpano Italian Modenassa. Komissio katsoo, että Italia on näyttänyt toteen kyseisen väitteen riittävin asiakirjatodistein. Näihin asiakirjoihin sisältyy vaihtoehtoisia sijoituspaikkoja koskeva toteutettavuustutkimus, suunnitelmia ja kaavioita sekä tietoja mahdollisista laitetoimittajista.

(34) Investoinnin luonteen (hanke toteutetaan täysin uudella, rakentamattomalla alueella) ja saatujen asiakirjojen perusteella komissio päättelee, että hanke on liikuteltava ja sille on elinkelpoinen vaihtoehtoinen sijoituspaikka.

(35) Moottoriajoneuvoalan puitesäännön 3.2 kohdan b alakohdan mukaan komissio arvioi, ovatko hankkeen liikuteltavien osien kustannukset tukikelpoisia, ja saman kohdan c alakohdan mukaan komissio varmistaa, että suunniteltu tukitoimenpide on suhteessa niihin alueellisiin ongelmiin, joita sillä on tarkoitus ratkaista. Tähän tarkoitukseen käytetään kustannus-hyötyanalyysia.

(36) Kustannus-hyötyanalyysissa vertaillaan niitä hankkeen liikuteltavien osien kustannuksia, joista investoijan on vastattava toteuttaakseen hankkeen kyseisellä alueella, ja niitä kustannuksia, joista investoijan olisi vastattava toteuttaessaan saman hankkeen toisessa paikassa. Tämä mahdollistaa kyseisen tukialueen erityisten haittojen määrittämisen. Komissio hyväksyy aluetuet niiden alueellisten haittojen rajoissa, joita investoinnista aiheutuu suhteessa vaihtoehtoiseen paikkaan.

(37) Moottoriajoneuvoalan puitesäännön 3.2 kohdan c alakohdan mukaisesti Cutron toimintahaittoja verrataan kustannus-hyötyanalyysissa Timisoaraan ja Modenaan viiden vuoden ajalta, koska hanke toteutetaan uudella alueella. Italian viranomaisten esittämässä kustannus-hyötyanalyysissa käytetty viitekausi on 2005–2009, toisin sanoen tuotannon aloittamista seuraava kolmivuotiskausi (*) moottoriajoneuvoalan puitesäännön liitteessä I olevan 3.3 kohdan mukaisesti. Toimitetun kustannus-hyötyanalyysin mukaan Cutrossa toteutettavan hankkeen nettokustannushaitta on 158 248 977 euroa nykyarvossa verrattuna vaihtoehtoisiin sijoituspaikkoihin. Hankkeen alueellinen haittaintensiteetti olisi näin ollen 76,48 prosenttia ([8]).

(38) Ensimmäinen, luonteeltaan tekninen seikka, josta komissio huomauttaa, on se, että Italian toimittamassa kustannus-hyötyanalyysissa käytetään vuotta 2003 viitevuotena laskettaessa lukujen nykyarvoa. Oikea vuosi on 2002 eli vuosi, jolloin suunnitellusta tuesta ilmoitettiin komissiolle. Koska analyysissa on käytetty aivan oikein vuoden 2002 diskonttokorkoa (5,06 prosenttia), virheellinen viitevuosi voidaan jättää huomiotta, koska se ei vaikuta merkityksellisiin lukuihin millään tavalla. Viitevuosi voidaan sen vuoksi pitää ennallaan.

(39) Komissio on arvioinut moottoriajoneuvoalaa edustavan ulkopuolisen asiantuntijan avustuksella Italian toimittaman kustannus-hyötyanalyysin sisältöä. Arviointi on vahvistanut menettelyn aloittamisesta tehdyssä päätöksessä esitetyt epäilyt, jotka koskevat hankkeiden vertailtavuutta Cutron ja vaihtoehtoisten sijoituspaikkojen osalta. Tähän päätelmään johtaneita syitä selostetaan tämän johdantoosan 40–63 kappaleessa.

([8]) Alueellisten haittojen suhdeluku $= \frac{\text{Investointi}}{\text{Nettokustannushaitta}}$ (molemmat nykyarvossa)

Käsiteltävässä asiassa investointi on 206 912 337 euroa [ks. 10 kappale]

Alueellisten haittojen suhdeluku $= \frac{158\ 248\ 977}{206\ 912\ 337} = 76,48\ \%$.

(40) Kuten menettelyn aloittamisesta tehdyssä päätöksessä todettiin, komissio on johdonmukaisesti tulkinnut moottoriajoneuvoalan puitesäännössä esitettyä ”saman hankkeen” vaatimusta siten, että kyse on vertailukelpoisten moottoriajoneuvojen tuotannosta, vertailukelpoisesta tuotantomäärästä ja vertailukelpoisista tuotantoprosesseista. Komissio myöntää, että eri sijoituspaikoilla toteutettavat hankkeet voivat erota toisistaan esimerkiksi lopputuotteen laadun suhteen tai vaikuttavan työvoimakustannuksiin tehtaiden automaatiotason suhteen. Komissio ei kuitenkaan hyväksy hyvin erilaisten hankkeiden vertailua, toisin sanoen sitä, että yhdessä sijoituspaikassa toteutetaan merkittäviä laite- ja koneinvestointeja, joita ei toteuteta vertailussa käytetyssä vaihtoehtoisessa sijoituspaikassa vastaavan tuotannon osalta.

(41) Komissio ei ole voinut kunnolla vertailla investointikustannuksia Italian toimittamien tietojen perusteella. Italia on itse todennut menettelyn aloittamisesta tehdyn päätöksen johdosta esittämissään huomautuksissa, että kustannus-hyötyanalyysissa ei voida vertailla vaihtoehtoisiin ratkaisuihin liittyviä investointeja toimintokohtaisesti, vaikka komissio on sitä edellyttänyt. Valitussa Cutron sijoituspaikassa ja vaihtoehtoisissa Modenan ja Timisoaran sijoituspaikoissa toteutettavat hankkeet ovat Italian toimittamien tietojen mukaan hyvin erilaiset investointien teknisen sisällön ja vertikaalisen eriytymisen osalta.

(42) Ottaen tämän rajoituksen huomioon komissio on tarkastellut käytettävissä olevia tietoja tarkoituksenaan ymmärtää eri investointivalintojen perusteita ja todentaa, ovatko investointikustannusten huomattavat erot hyväksyttävissä kustannus-hyötyanalyysin yhteydessä. Komissio ei arvioinnissaan kiistä sitä, että hankkeet voivat olla hyvinkin erilaisia eri sijoituspaikoilla, esimerkiksi erilaisten tuotannollisten valintojen seurauksena. Komission on kuitenkin voitava vakuuttua siitä, että kustannus-hyötyanalyysi on hyödyllinen väline arvioitaessa valitun sijoituspaikan erityishaittaa. Tämä on mahdollista vain, jos vaihtoehtoiset hankkeet ovat vertailukelpoisia.

(43) Komissio huomauttaa ensinnäkin, että tonttiin, tiloihin ja rakennuksiin, koneisiin ja laitteisiin, työkaluihin ja muotteihin sekä tavarantoimittajien koneistukseen liittyvät investointikustannukset ovat Cutrossa huomattavasti suuremmat kuin vaihtoehtoisissa sijoituspaikoissa. Komissio katsoo, että kustannus-hyötyanalyysissa esitettyä maanhankinnasta, tiloista ja rakennuksista aiheutuvien kustannusten eroa (41 530 657 euroa Cutrossa verrattuna 10 084 237 euroa vaihtoehtoisissa sijoituspaikoissa) voidaan perustella sillä, että Romaniassa näihin liittyvät kustannukset ovat huomattavasti alhaisemmat kuin Italiassa ja että De Tomasolla on jo Modenassa tontti ja osa hankkeessa tarvittavista tiloista.

(44) Sen sijaan De Tomason olisi hankittava sekä Cutrossa että vaihtoehtoisissa sijoituspaikoissa uusina suurin osa koneista ja laitteista, työkaluista ja muoteista sekä tavarantoimittajien koneistuksesta. Nämä tarvikkeet hankitaan yleensä kansainvälisiltä markkinoilta. Niiden investointikustannusten huomattavat erot (165 381 681 euroa Cutrossa ja 75 624 552 euroa vaihtoehtoisessa sijoituspaikassa) voidaan selittää ainoastaan sillä, että Cutrossa toteutettavan hankkeen automaatiotaso on korkeampi ja vertikaalinen integraatio suurempi.

(45) Komissio on tarkastellut käytettävissä olevia tietoja varmistaakseen, ovatko nämä kustannuserot perusteltuja eri sijoituspaikkojen erityisolosuhteiden perusteella ja ovatko ne kustannus-hyötyanalyysin vertailtavuusvaatimusten mukaisia.

(46) Komissio toteaa, että Italian mukaan Cutron ja Timisoaran välinen kustannusero johtuu pääasiassa suuremmista työvoimakustannuksista (työvoiman vähentämiseksi suunnitellaan automaatioasteen lisäämistä) ja tiukemmista sosiaali-, turvallisuus- ja ympäristölainsäädännön säännöksistä (kyseisten säännösten noudattaminen edellyttää uudempia ja kehittyneempiä laitteita). Cutron ja Modenan välinen kustannusero johtuu ennen kaikkea työvoiman koulutuksen puutteesta (automaatiota tarvitaan enemmän koulutuksen korvaamiseksi) ja vakiintuneen tavarantoimittajaverkon puutteesta (mikä edellyttää vertikaalisempaa rakennetta).

(47) Komissio myöntää, että nämä seikat voivat lisätä investointikustannuksia, mutta sen mielestä ne eivät voi selittää hyvin huomattavia eroja tarkastelluissa kustannuksissa.

(48) Ensinnäkin De Tomason tapaisen, pieniä määriä tuottavan yrityksen automatisointi voi supistaa työvoimakustannuksia vain rajoitetusti: automaatioinvestoinnit ovat yleensä hyödyllisiä ainoastaan, jos on kyse suurista tai erittäin suurista tuotantomääristä. On epätodennäköistä, että työvoimaa tarvittaisiin Cutrossa vähemmän kuin vaihtoehtoisissa sijoituspaikoissa, sillä kustannus-hyötyanalyysin lukujen mukaan työntekijöiden määrä olisi vuonna 2009 Cutrossa 786 ja Modenassa ja Timisoarassa yhteensä 685. Vaikka otettaisiin huomioon rakenteen suurempi vertikaalisuus Cutrossa (minkä johdosta tarvitaan enemmän työntekijöitä, koska toimintoja suoritetaan yrityksen sisällä), on selvää, että korkeampi automaatioaste ei juurikaan tuo säästöjä työntekijämäärän osalta.

(49) Toiseksi, vaikka on totta, että Italian sosiaali-, turvallisuus- ja ympäristölainsäädäntö on Romanian lainsäädäntöä tiukempi ja voi sen vuoksi edellyttää suurempia investointeja, tätä tekijää ei pidä yliarvioida. Kun päätetään keskipitkän ja pitkän aikavälin investoinneista, moottoriajoneuvojen valmistajat tarkastelevat voimassa olevien säännösten lisäksi yleensä myös lainsäädännön tulevaa kehitystä. Romanian tapauksessa voidaan kohtuudella olettaa, että sen standardit lähenevät Länsi-Euroopan standardeja keskipitkällä aikavälillä, kun otetaan myös huomioon Romanian todennäköinen liittyminen Euroopan unioniin.

(50) Kolmanneksi automaatioastetta ei aina tarvitse korottaa työvoiman puutteellisen koulutuksen vuoksi. Itse asiassa tilanne on usein päinvastainen: automatisoitujen koneiden toiminta ja huolto edellyttää pitkälle koulutettua työvoimaa, kun taas vähemmän koulutetut työntekijät voivat helpommin käyttää yksinkertaisempia koneita.

(51) On myös totta, että vakiintuneen tavarantoimittajaverkon puute voi johtaa suurempaan vertikaaliseen integraatioon ja sen vuoksi tarvitaan suurempia investointeja, mutta jokaisen näihin syihin perustuvan lisäinvestoinnin olisi liityttävä suoraan olemassa olevien tai potentiaalisten tavarantoimittajien puutteeseen tiettyjen toimintojen osalta. Näin on harvoin laita nyt käsiteltävässä asiassa.

(52) Esimerkiksi menettelyn aloittamisesta tehtyä päätöstä koskevissa huomautuksissaan Italia on väittänyt, että Modenassa valmistettavien urheiluautojen maalaustoiminnan ulkoistaminen ei lisää keinotekoisesti Cutron alueellista haittaa. Italia on väitteensä tueksi toimittanut arviot toiminta- ja investointikustannuksista, joita aiheutuu Modenan tehtaan maalaustoiminnoista. Arvioiden mukaan tällä muutoksella on hyvin vähäinen vaikutus kustannus-hyötyanalyysiin, ja se todennäköisesti lisää Cutron alueellista haittaa. Modenan maalaamon investointikustannukset (4,5 miljoonaa euroa) olisivat paljon alhaisemmat kuin Cutron arvioidut kustannukset (6,3 miljoonaa euroa), koska sen automaatioaste on alhaisempi. Tämän vuoksi Cutron maalaamoon tehtäviä suurempia investointeja ei voida perustella vakiintuneen tavarantoimittajaverkon puuttumisella, vaan ne johtuvat pikemmin vaihtoehtoisten sijoituspaikkojen osalta tehdyistä erilaisista teknologisista valinnoista.

(53) Sama perustelu koskee Cutron testirataa. Vaikka onkin totta, että De Tomaso voisi Modenan vaihtoehdossa vuokrata olemassa olevan infrastruktuurin urheiluautojen testaukseen, tällaista infrastruktuuria ei olisi Timisoarassa Simbir-mallia varten. Italia toteaa, että Simbir-mallia testattaisiin tehtaan lähellä olevilla tavallisilla teillä. Cutrossa sen sijaan aiotaan investoida erityisiin Simbir-mallin testiratoihin.

(54) Komissio huomauttaa myös, että muut tekijät, joilla voitaisiin perustella eri sijoituspaikkojen erilaista automaatioastetta, eivät päde tässä asiassa. Automaatioinvestointeja perustellaan usein suurella tuotantomäärällä. Tämä ei kuitenkaan pidä paikkansa De Tomason suhteen, sillä se tuottaisi pieniä määriä sekä Cutrossa että vaihtoehtoisissa sijoituspaikoissa. Myös laatutaso olisi vaihtoehtoisissa sijoituspaikoissa sama.

(55) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että Cutron ja vaihtoehtoisten sijoituspaikkojen investointikustannusten huomattavat erot voidaan selittää ainoastaan sillä, että vertaillut hankkeet ovat hyvin erilaisia. Tätä päätelmää tukevat Italian eräiden toimintojen osalta toimittamat yksityiskohtaiset kuvaukset investoinneista.

(56) Itse asiassa viimeisimmät tiedot osoittavat, että Cutron hankkeeseen sisältyy ajanmukainen täysin automatisoitu tuotantojärjestelmä, joka on suunniteltu laajaa tuotantoa varten, kun taas vaihtoehtoinen hanke perustuu alhaiseen automaatioasteeseen ja pieneen tuotantomäärään. Seuraavassa mainitut esimerkit kuvaavat vertailtujen hankkeiden erilaisuutta:

a) Cutrossa aiotaan tehdä Simbir-mallin kokoonpanoa varten yli 2 miljoonan euron investointi pitkälle kehitetyn ja täysin robotisoidun tuulilasien asennuspisteen rakentamiseksi. Nämä laitteet valitaan yleensä käsin tehtävän asennuksen sijaan ainoastaan silloin, kun on kyse tuotantomääristä, jotka ovat huomattavasti suurempia kuin tässä hankkeessa arvioidut 50 000 yksikköä. Tällaista investointia ei aiota toteuttaa Timisoarassa;

b) Samoin Cutrossa käytettäisiin robottia Simbir-mallin kojelautojen asentamisessa, etuosien ja kattopaneelien kokoonpanossa sekä istuimien ja ovien asentamisessa. Tällaista laiteinvestointia ei aiota toteuttaa Timisoarassa;

c) Cutroon aiotaan rakentaa kallis laserleikkauspiste urheiluautojen korien puristamista ja hitsaamista varten, kun taas Modenaan tällaista investointia ei ole suunniteltu;

d) Cutroon tehtäviin investointeihin sisältyy kallis, täysin varusteltu mittausyksikkö, jossa on koordinaattiperusteinen mittausjärjestelmä sekä auton koria että komponentteja varten. Tällaista investointia ei ole suunniteltu toteutettavan vaihtoehtoisissa sijoituspaikoissa;

e) Cutrossa aiotaan toteuttaa pitkälle kehitetty saapuvien tavaroiden laadunvalvontajärjestelmä. Tämä on vastoin nykyistä käytäntöä, jonka mukaan laadunvalvonta on tavarantoimittajan vastuulla. Tällainen järjestelmä ei sisälly vaihtoehtoiseen ratkaisuun;

f) Cutron investointisuunnitelmiin sisältyy kokoonpanolinjan keskitetty tietotekniikkajärjestelmä valvontaa ja diagnosointia varten. Vaihtoehtoiseen ratkaisuun ei kuulu samanlaista järjestelmää, vaikka lopputuotteiden on vastattava samaa laatutasoa;

g) Cutron ratkaisuun sisältyy investointi pysyvän koulutuskeskuksen rakentamista varten. Keskuksessa olisi multimedialaitteet, joita myös tavarantoimittajien henkilökunta voisi käyttää. Tällainen keskus ei sisälly vaihtoehtoiseen ratkaisuun;

h) Cutron investointiin kuuluu moottorien testauslaitteisto. Tämän avulla De Tomaso voi tehdä tavanomaiset tuotantotestit ja säädöt sekä tutkia ja kehittää ulkopuolisilta toimittajilta hankittavia ja Cutrossa autoihin asennettavia moottoreita (urheiluautojen bensiinimoottorit ja Simbirin dieselmoottorit). Vaihtoehtoisessa ratkaisussa De Tomason olisi annettava tavanomaisten testien ja säätöjen tekeminen ulkopuolisille riippumattomille yrityksille (Modena) tai moottorien toimittajalle (Timisoara) eikä De Tomaso tekisi tutkimus- ja kehitystyötä.

(57) Ottaen kaikki nämä seikat huomioon komissio päättelee, että Cutroon tehtävien investointien arvioidut kustannukset ovat koneiden ja laitteiden, työkalujen ja muottien sekä tavarantoimittajien koneistuksen osalta liian suuret ja että niitä ei voi verrata vaihtoehtoisen ratkaisun investointikustannuksiin. Komissio on arvioinut käytettävissä olevien tietojen perusteella ja moottoriajoneuvoalaa edustavan ulkopuolisen asiantuntijan avustuksella, että vaihtoehtoisia sijoituspaikkoja koskevat objektiiviset erot tavarantoimittajaverkon, työvoimakustannusten, lainsäädännön ja työvoiman ammattitaidon osalta voisivat olla peruste Cutron 25 prosentin alueelliselle haitalle vaihtoehtoratkaisuun verrattuna. Komissio päättelee tämän vuoksi, että koneita ja laitteita, työkaluja ja muotteja sekä tavarantoimittajien koneistusta koskevat investointikustannukset, jotka voidaan katsoa tukikelpoisiksi Cutron hankkeen osalta, ovat 94 530 690 euroa ([9]) eivätkä 165 381 681 euroa, kuten Italia on ilmoittanut.

(58) Komissio huomauttaa edellä olevan tukikelpoisten kustannusten arvion osalta, että sen tavoitteena ei ole päättää, mitkä investoinnit pitäisi tai mitä investointeja ei pitäisi toteuttaa Cutrossa, vaan päättää, ovatko De Tomason suunnittelemat investoinnit moottoriajoneuvoalan puitesäännön mukaisesti vertailukelpoiset vaihtoehtoisissa sijoituspaikoissa toteutettavien investointien kanssa ja ovatko ne sen vuoksi tukikelpoisia. Komissio huomauttaa myös, että se ei ole voinut verrata tarkemmin vaihtoehtoisia hankkeita, koska Italia on väittänyt, että tällainen vertailu ei ole mahdollinen. Komission on sen vuoksi täytynyt tukeutua käytettävissä oleviin tietoihin.

(59) Komissio päättelee näin ollen, että hankkeen diskontatut tukikelpoiset kokonaiskustannukset ovat 136 061 346 euroa ([10]). Tämän vuoksi vain nämä investoinnit on otettu huomioon Cutron alueellista haittaa laskettaessa. Tämän muutoksen johdosta haitta on vähentynyt 89 757 129 eurosta 18 906 138 euroon ([11]) investointikustannusten ja muiden tukikelpoisten kustannusten osalta.

(60) Komissio on myös tarkastellut Italian kustannus-hyötyanalyysissa tehtyä toimintakustannusten vertailua suhteessa Italian menettelyn aloittamisesta toimittamiin huomautuksiin. Työvoimatarpeen osalta komissio hyväksyy Italian tekemät korjaukset, jotka koskevat johtajien ja toimihenkilöiden lukumäärää vaihtoehtoisessa ratkaisussa. Komissio huomauttaa kuitenkin, että työntekijöiden lukumäärän lisäystä ei ole sisällytetty oikein kustannus-hyötyanalyysiin työvoimakustannuksia laskettaessa. Itse asiassa kustannus-hyötyanalyysissa ilmoitettu vaihtoehtoisen ratkaisun työntekijämäärä on 642 vuonna 2009, kun taas liiteasiakirjoissa mainittu luku on 685. Komissio katsoo, että jälkimmäinen luku on oikein, ja se on tarkistanut kustannus-hyötyanalyysia vastaavasti. Kokonaistyövoimakustannukset nousevat vaihtoehtoisessa ratkaisussa 23 448 521 eurosta 28 526 739 euroon ja haitta alenee tämän kustannuserän osalta 5 078 218 eurolla (67 736 925 eurosta 62 658 707euroon).

(61) Ulkomaankuljetuksista johtuvien kustannusten osalta komissio hyväksyy Italian tekemän korjauksen, jolla kyseisten kuljetuskustannusten haittaa alennetaan 745 269 euroon (Italian viranomaisten alustava laskelma oli 754 916 euroa).

([9]) (Vaihtoehtoisessa sijoituspaikassa koneisiin ja laitteisiin, työkaluihin ja muotteihin sekä tavarantoimittajien koneistukseen tehtävät investoinnit) x (1 + Cutron alueellisten haittojen suhdeluku) = 75 624 552 [ks. 46 kappale] x 1,25 = 94 530 690.

([10]) Tukikelpoiset tontti-, tila- ja rakennuskustannukset (41 530 657 euroa) [ks. 45 kappale] + koneita, laitteita, työkaluja ja muotteja sekä tavarantoimittajien koneistusta koskevat tukikelpoiset kustannukset (94 530 690) [ks. 59 kappale] = 136 061 346.

([11]) Kaikkien haittojen kompensaatio koneita, laitteita, työkaluja ja muotteja sekä tavarantoimittajien koneistusta koskevien investointikustannusten osalta eli näille erille lasketut tukikelpoiset kustannukset (94 530 690) [ks. 59 kappale] – näiden erien kustannukset vaihtoehtoisissa sijoituspaikoissa (75 624 552) [v. 46 kappale] = 18 906 138.

(62) Analyysiin tehtyjen muutosten johdosta kustannuksia ja hyötyjä koskevat tulokset eroavat Italian ilmoittamista tuloksista. Muutetun kustannus-hyötyanalyysin mukaan Cutron nettokustannushaitta on 82 310 114 euroa ([12]) vuoden 2003 arvossa (verrattuna ilmoitettuun 158 248 977 euroon). Tämän johdosta hankkeen alueellisten haittojen suhdeluku on 60,49 prosenttia ([13]) (verrattuna alun perin ilmoitettuun 76,48 prosenttiin).

(63) Komissio on tarkastellut lisäksi moottoriajoneuvoalan puitesäännön 3.2 kohdan d alakohdan mukaisesti tuki-intensiteetin sallittua korotusta, jonka tarkoituksena on kannustaa investoijaa toteuttamaan investointinsa kyseisellä alueella. On selvää, että De Tomason investointi lisää erittäin merkittävästi yrityksen tuotantokapasiteettia, sillä sen nykyinen tuotantotaso on hyvin alhainen. Moottoriajoneuvoalan puitesäännön mukaisesti kustannus-hyötyanalyysista saatua alueellisten haittojen suhdelukua alennetaan yhdellä prosenttiyksiköllä (investointihankkeen suuri vaikutus kilpailuun perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a alakohdassa tarkoitetulla alueella). Näin ollen lopullinen tuki-intensiteetti on 59,49 prosenttia BAE eli pienempi kuin Calabrian alueella suurille yrityksille myönnettävän aluetuen enimmäisintensiteetti 50 prosenttia NAE (enimmäismäärä on tarkasteltavan hankkeen osalta 73,83 prosenttia BAE) ja luonnollisesti myös pienempi kuin pk-yrityksille sallittu enimmäisintensiteetti. Koska hankkeen alueellisten haittojen suhdeluku on joka tapauksessa pienempi kuin tuen alueellinen enimmäisintensiteetti 73,83 prosenttia BAE, ei ole enää tarpeen määrittää, onko De Tomaso pk-yritys.

V **PÄÄTELMÄT**

(64) Komissio katsoo, että aluetuki, jota Italia aikoo myöntää De Tomasolle kyseiseen hankkeeseen, soveltuu yhteismarkkinoille, jos tukikelpoisten kustannusten tuki-intensiteetti on enintään 59,49 prosenttia BAE. Komissio toteaa, että kyseisen hankkeen tukikelpoiset kustannukset ovat 136 061 346 euroa vuoden 2003 hintoina (diskonttokorko 5,06 prosenttia). Komissio katsoo tämän perusteella, että aluetuki, jota Italia aikoo myöntää De Tomasolle kyseiseen hankkeeseen, soveltuu yhteismarkkinoille, jos tuen määrä on korkeintaan 80 949 501 euroa BAE (vuoden 2003 hintoina, diskonttokorko 5,06 prosenttia).

(65) Mikään muu kyseiseen investointihankkeeseen myönnetty valtiontuki ei sovellu yhteismarkkinoille,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valtiontuki, jota Italia aikoo myöntää Società Consortile De Tomaso srl:lle ja UAZ Europa srl:lle, soveltuu yhteismarkkinoille, jos tuen määrä on enintään 80 949 501 euroa bruttoavustusekvivalenttina vuoden 2003 hintoina (diskonttokorko 5,06 prosenttia).

2 artikla

Mikään muu valtiontuki, jota Italia aikoo myöntää 1 artiklassa mainitun tukimäärän lisäksi Società Consortile De Tomaso srl:lle ja UAZ Europa srl:lle kyseiseen hankkeeseen, ei sovellu yhteismarkkinoille.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 19 päivänä tammikuuta 2005.

Komission puolesta

Neelie KROES

Komission jäsen

([12]) 18 906 138 euroa (investointikustannukset [ks. 61 kappale]) + 62 658 707 (toimintakustannukset [ks. 62 kappale]) + 745 269 (kuljetuskustannukset [ks. 63 kappale]) = 82 310 114.

([13]) $\frac{\text{Nettokustannushaitta}}{\text{Investointi}} = \frac{82\,310\,114}{136\,061\,346} = 60,49\ \%$

[ks. 61 kappale uusien, korjattujen investointikustannusten osalta].