II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 19 janvier 2005

concernant l'aide d'État que l'Italie envisage de mettre en œuvre en faveur de la «Società Consortile De Tomaso s.r.l.» et d'«UAZ Europa s.r.l.», deux entreprises du groupe De Tomaso

[notifiée sous le numéro C(2005) 40]

(Le texte en langue italienne est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2006/260/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les tiers intéressés à présenter leurs observations conformément auxdits articles [1],

considérant ce qui suit:

I. PROCÉDURE

(1) Par leur lettre du 18 décembre 2002, les autorités italiennes ont notifié à la Commission un projet d'aides à finalité régionale en faveur de la Società Consortile De Tomaso s.r.l. et d'UAZ Europa s.r.l. La Commission a demandé des informations complémentaires le 4 février 2003. Par leurs lettres du 12 mars et du 22 avril, les autorités italiennes ont sollicité des prorogations du délai imparti pour leur réponse, avant de transmettre leurs observations par leur lettre du 26 mai 2003.

(2) Par sa lettre du 24 juillet 2003, la Commission a informé l'Italie de sa décision d'ouvrir, au sujet de l'aide susmentionnée, la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE.

(3) Cette décision a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* [2]. La Commission a invité les tiers intéressés à présenter leurs observations.

(4) Elle n'a reçu aucune observation de la part de tiers.

(5) L'Italie a présenté ses observations lors de l'ouverture de la procédure, le 13 octobre 2003. Le 6 février 2004, la Commission a demandé des informations complémentaires à l'Italie et, le 17 février, une rencontre a réuni les représentants de la Commission, des autorités italiennes et de la société intéressée. L'Italie a fourni d'autres informations par sa lettre du 23 avril 2004. Le ministre italien des activités productives a demandé à la Commission une issue rapide à la procédure en cours par sa lettre du 30 avril, à laquelle la Commission a répondu par sa lettre du 18 juin 2004.

II. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE LA MESURE

(6) L'aide prévue serait accordée à deux entreprises, la Società Consortile De Tomaso s.r.l. et UAZ Europa s.r.l., qui appartiennent au groupe De Tomaso (ci-après dénommé «De Tomaso»). Actuellement, De Tomaso produit, en nombre très limité, des voitures de sport puissantes. De l'avis de l'Italie, De Tomaso entre dans le cadre des petites et moyennes entreprises, selon la définition du règlement (CE) n° 70/2001 de la Commission, du 12 janvier 2001, concernant l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'État en faveur des petites et moyennes entreprises [3] (dénommé ci-après «règlement PME»).

Le projet

(7) De Tomaso envisage d'ouvrir, sur un site vierge, un nouveau site de production qui, une fois terminé, aura une capacité:

[1] JO C 227 du 23.9.2003, p. 2.
[2] Voir la note 1.
[3] JO L 10 du 13.1.2001, p. 33, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 364/2004 (JO L 63 du 28.2.2004, p. 22).

a) d'assemblage final d'environ 40 000 unités par an du modèle Simbir, un véhicule tous terrains fabriqué par le constructeur automobile russe UAZ;

b) de production d'environ 8 000 unités par an du modèle Vallelunga, une berline de sport, et de 300 unités par an du modèle Pantera, une voiture de sport de luxe.

Le projet débutera dès que la Commission aura autorisé l'aide en question et l'achèvement des travaux est prévu pour 2006. La production de voitures commencera déjà au cours de l'année 2005.

(8) Le projet devrait être réalisé en Italie, dans la localité de Cutro, en Calabre, une région relevant de l'article 87, paragraphe 3, point a), du traité, pour laquelle le plafond applicable aux aides régionales a été fixé à 50 % en équivalent subvention brut (*) (ESB) pour la période 2000-2006.

(9) Selon les autorités italiennes, le projet présente un caractère de mobilité: De Tomaso examine actuellement les sites alternatifs de Timisoara (Roumanie) pour le modèle Simbir et de Modène (Italie) pour les modèles Vallelunga et Pantera. À Timisoara, l'investissement concernerait un site vierge, tandis qu'à Modène, il consisterait à développer l'actuel établissement de De Tomaso, où est fabriqué, en quantités très limitées, le modèle Guarà, une voiture de sport puissante.

(10) Selon les indications contenues dans la notification, De Tomaso envisage d'investir un montant nominal de 218 760 000 euros (206 912 337 euros en valeur actualisée, calculée en prenant l'année 2003 comme année de référence et un taux d'actualisation de 5,06 % ([4])). Les autorités italiennes estiment que le montant total de l'investissement est admissible.

Base juridique et montants de l'aide

(11) L'aide notifiée a été accordée, sous réserve de l'approbation de la Commission, en faveur de deux entreprises appartenant au groupe De Tomaso et selon un projet en deux phases. La première subvention directe, d'un montant nominal de 9 519 817 euros, en faveur d'UAZ Europa s.r.l., a été approuvée en avril 2001, tandis que la seconde subvention, d'un montant nominal de 168 490 000 euros, en faveur de la Società Consortile De Tomaso s.r.l., a été approuvée en août 2002. Ces subventions seront versées au cours de la période 2004-2008. L'aide entrera dans le cadre des régimes approuvés par la Commission ([5]), prévus par la loi sur les «*Mesures en faveur des investissements dans les régions défavorisées d'Italie*» (ci-après dénommée «loi nº 488/1992») et par celle sur les «*Mesures de rationalisation des finances publiques*» (ci-après dénommée «loi nº 662/1996»).

(12) Puisque les deux subventions concernent un même projet, elles ont été notifiées ensemble par les autorités italiennes. Au total, l'aide au groupe De Tomaso s'élèverait donc, en valeur nominale, à 178 008 817 euros (155 640 104 euros en valeur actualisée, calculée en prenant l'année 2003 comme année de référence et un taux d'actualisation de 5,06 %). L'intensité de l'aide notifiée par les autorités italiennes est de 75,22 % en ESB.

(13) Selon l'Italie, le projet en question n'a bénéficié d'aucune autre aide ni d'aucun financement communautaire.

Motifs justifiant l'ouverture de la procédure

(14) Dans sa décision d'ouvrir la procédure, du 23 juillet 2003, la Commission a émis des doutes quant à la qualité de PME de la société De Tomaso. Elle a de même nourri certains doutes quant à différents éléments de l'analyse coûts/bénéfices (ACB), et notamment:

a) la comparabilité entre les projets dans l'implantation choisie et les sites alternatifs;

b) la comparaison effectuée dans l'ACB entre les coûts d'investissement;

c) la comparaison effectuée dans l'ACB entre les frais de fonctionnement, avec une attention particulière aux coûts salariaux et de transport à l'étranger.

III. OBSERVATIONS DE L'ITALIE

(15) L'Italie a présenté ses observations concernant l'ouverture de la procédure le 13 octobre 2003 et a ensuite transmis des informations et des documents complémentaires à la Commission lors d'une rencontre qui a eu lieu le 17 février 2004 et par ses lettres des 23 et 30 avril 2004.

(16) En ce qui concerne la qualité de PME de De Tomaso, l'Italie a fourni des informations détaillées sur la structure de la société, ainsi que les comptes annuels de l'entreprise Alejandro S.A. et un extrait du testament de Monsieur De Tomaso.

(17) Au sujet de la comparabilité entre les projets à réaliser respectivement dans l'implantation choisie et dans les sites alternatifs, l'Italie affirme essentiellement qu'ils ont été comparés avec des productions identiques, en quantités identiques, avec une même combinaison de produits et à des prix identiques. La différence entre les investissements nécessaires dans les sites alternatifs peut s'expliquer par le caractère spécifique de l'implantation prévue, qui est analogue à l'Italie septentrionale au point de vue des coûts salariaux et des dispositions de loi concernant les aspects sociaux, la sécurité et l'environnement, mais qui manque de main-d'œuvre qualifiée et d'une solide tradition industrielle.

(18) Selon l'Italie, dans les sites alternatifs, la situation se présente très différemment: Modène dispose d'une main-d'œuvre hautement qualifiée, parce qu'il s'y trouve un vaste réseau de fournisseurs et de fabricants de véhicules automobiles. Timisoara dispose d'une main-d'œuvre qualifiée pour une fraction du coût auquel l'établissement de Cutro devrait subvenir. En outre, Timisoara présente un avantage logistique pour la fabrication du modèle Simbir.

(*) Erreur matérielle : en équivalent subvention net et non pas en équivalent subvention brut.

([4]) Le taux de 5,06 % est celui qui figure dans le tableau des aides d'État – taux de référence et d'actualisation applicables depuis le 1er août 1997, et correspond à celui de 2002, année de la notification (voir http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/others/reference_rates/fr.pdf).

([5]) Décision de la Commission, du 12 juillet 2000, de ne pas soulever d'objections dans l'affaire N 715/99, publiée au JO C 278 du 30.9.2000, p. 26.

(19) L'Italie confirme la valeur stratégique du projet Cutro pour le développement industriel de la région. Dans ce cadre, les choix technologiques ont pour but de constituer une structure productive de pointe, qui rassemble les techniques et les équipements les plus novateurs et qui permette à De Tomaso d'exercer, en interne, des activités de recherche et de développement. Les projets relatifs aux sites alternatifs optent par contre pour des solutions technologiques plus traditionnelles.

(20) Au vu de ces considérations, l'Italie prétend que la demande de la Commission d'établir une comparaison entre des projets identiques est erronée et déroutante, parce qu'elle obligerait à comparer des solutions «hypothétiques», qui ne reposent pas sur les intentions réelles de l'entreprise qui effectue les investissements.

(21) L'Italie prétend encore que la comparaison «opération par opération» est irréalisable en ce qui concerne les investissements dans les solutions alternatives, comme la Commission le demande à propos de l'ACB, parce qu'elle nécessiterait un développement complet des projets alternatifs, lequel ne pourrait être effectué qu'une fois l'implantation choisie par De Tomaso.

(22) Néanmoins, l'Italie a fourni de nouvelles informations, plus détaillées, dans lesquelles sont comparés les investissements à réaliser à Cutro et dans les sites alternatifs pour le pressage, la soudure et la peinture des voitures de sport (Cutro par rapport à Modène) et pour l'assemblage final et la peinture du modèle Simbir (Cutro par rapport à Timisoara).

(23) Selon l'Italie, de nombreux investissements prévus à Cutro ne seraient pas nécessaires pour la solution alternative, parce qu'il serait possible de faire effectuer ces opérations ailleurs (peinture et essai des moteurs) ou de louer des infrastructures disponibles (piste d'essai à proximité de Modène). En ce qui concerne la peinture des voitures de sport, l'Italie a présenté une estimation des coûts d'investissement pour une nouvelle installation de peinture à Modène, afin de démontrer que cette opération, effectuée au sein de l'établissement de Modène, serait moins onéreuse que si elle était confiée à l'extérieur, ce qui aggraverait dès lors légèrement le handicap de Cutro. En ce qui concerne le banc d'essai des moteurs, l'Italie fait remarquer que l'installation de Cutro permettrait à De Tomaso de développer également des versions spécifiques de moteurs pour les productions à venir.

(24) Pour ce qui est des aspects opérationnels de l'ACB, l'Italie explique que la différence constatée entre les besoins respectifs de main-d'œuvre est due, d'une part, à une erreur présente dans l'ACB, parce que le nombre de cadres et d'employés non affectés à la production manuelle a été sous-évalué dans la solution alternative et, d'autre part, au fait qu'à Modène, les besoins de main-d'œuvre seraient inférieurs, puisque la peinture pourrait s'effectuer à l'extérieur. Au vu de ces deux facteurs, l'Italie conclut que les besoins de main-d'œuvre seraient analogues dans les solutions alternatives.

(25) En ce qui concerne les coûts du transport du modèle Simbir depuis Timisoara, l'Italie a transmis des informations et des documents actualisés, selon lesquels ces coûts ne seraient pas supérieurs en partance de Cutro, par rapport au site alternatif de Timisoara.

(26) Enfin, l'Italie fait remarquer que la durée prolongée de la procédure a des effets défavorables pour l'entreprise en question.

IV. **APPRÉCIATION DE L'AIDE**

(27) La mesure notifiée par l'Italie en faveur de De Tomaso constitue une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE. Elle serait en effet financée par l'État ou au moyen de fonds publics. En outre, du fait qu'elle représente une part substantielle du financement du projet, elle est susceptible de fausser la concurrence dans la Communauté, en conférant à De Tomaso un avantage sur les entreprises concurrentes qui ne bénéficient d'aucune aide. Enfin, et l'Italie n'en disconvient pas, le marché de l'automobile est caractérisé par d'importants échanges entre États membres.

(28) L'article 87, paragraphe 2, du traité énumère certains types d'aides compatibles avec le marché commun. Compte tenu de la nature et l'objectif de l'aide, ainsi que de la localisation de l'entreprise, la Commission estime que les points a), b) et c) de l'article précité ne sont pas applicables au projet en question. L'article 87, paragraphe 3, du traité définit d'autres formes d'aides qui peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun. La Commission note que le projet devrait être réalisé dans la région de Calabre, qui est admissible au bénéfice d'aides à finalité régionale aux termes de l'article 87, paragraphe 3, point a), à concurrence d'un maximum de 50 % en équivalent subvention net (ESN) pour les grandes entreprises ([6]).

(29) Selon la Commission, le bénéficiaire de l'aide en question est De Tomaso, c'est-à-dire le groupe comprenant les entreprises Società Consortile De Tomaso s.r.l. et UAZ Europa s.r.l., auxquelles l'aide serait destinée. L'activité que De Tomaso se propose d'exercer est la fabrication et l'assemblage de véhicules automobiles: cette entreprise fait donc partie de l'industrie automobile, aux termes de l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur automobile ([7]) (ci-après dénommé «encadrement des aides au secteur automobile»), qui s'applique au projet en question, parce que l'aide a été notifiée à la Commission avant le 1er janvier 2003.

([6]) Aux termes de l'article 4, paragraphe 3, du règlement PME, lorsque les PME réalisent des projets d'investissement dans des régions admises au bénéfice d'aides à finalité régionale au sens de l'article 87, paragraphe 3, point a), du traité, l'intensité de l'aide n'excède pas le plafond, fixé dans la carte approuvée par la Commission, de plus de 15 points de pourcentage brut, pour autant que l'intensité nette totale de l'aide en faveur du projet n'excède pas 75 %.

([7]) JO C 279 du 15.9.1997, p. 1 et JO C 368 du 22.12.2001 p. 10.

(30) Tant le coût total du projet que le montant de l'aide dépassent les seuils de notification fixés par l'encadrement des aides au secteur automobile. Ces seuils sont: a) pour le coût total du projet, 50 millions d'euros; b) pour le montant brut total de l'aide en faveur du projet, indépendamment du fait qu'il s'agisse d'une aide d'État ou qu'elle provienne d'instruments communautaires, 5 millions d'euros. Dans la notification de l'aide envisagée en faveur de De Tomaso, les autorités italiennes se sont conformées aux dispositions de l'article 88, paragraphe 3, du traité.

(31) Conformément à l'encadrement des aides au secteur automobile, la Commission doit s'assurer que l'aide accordée est à la fois nécessaire à la réalisation du projet et proportionnée à la gravité des problèmes qu'elle doit contribuer à résoudre. Ces deux critères de nécessité et de proportionnalité doivent être remplis pour que la Commission autorise l'octroi d'une aide d'État dans le secteur automobile.

(32) En vertu du paragraphe 3.2, point a), de l'encadrement des aides au secteur automobile, le bénéficiaire doit prouver d'une manière claire et convaincante, pour démontrer la nécessité d'une aide régionale, qu'il dispose, pour son projet, d'un site alternatif économiquement viable. Si le projet consistait en la modernisation et la rationalisation d'un établissement préexistant ou si, au sein du groupe, aucun autre site industriel, neuf ou préexistant, n'était susceptible d'accueillir l'investissement en question, l'entreprise serait contrainte de mettre en œuvre son projet dans l'implantation prévue, même en l'absence d'aide. Aucune aide à finalité régionale ne peut par conséquent être autorisée pour un projet ne présentant aucune mobilité géographique.

(33) Pour la mesure examinée, la solution géographique alternative du projet, par rapport à l'implantation de Cutro, consisterait à assembler le modèle Simbir à Timisoara (Roumanie) et à produire les modèles Vallelunga et Pantera à Modène (Italie). Selon la Commission, l'Italie a apporté des preuves suffisantes à l'appui de cette assertion, et notamment des études de faisabilité concernant les sites alternatifs, des plans et des schémas et des informations sur des fournisseurs potentiels d'équipements.

(34) Compte tenu de la nature de l'investissement (projet sur un site vierge, c'est-à-dire sur un site totalement neuf) et sur la base de la documentation reçue, la Commission conclut donc au caractère mobile du projet et à l'existence d'un site alternatif viable.

(35) Selon le paragraphe 3.2, point b), de l'encadrement des aides au secteur automobile, la Commission doit déterminer si les coûts relatifs aux éléments mobiles du projet sont admissibles ou non et, selon le point c) de ce même paragraphe 3.2, s'assurer que l'aide envisagée est proportionnée aux problèmes régionaux qu'elle doit contribuer à résoudre. Une analyse coûts/bénéfices est utilisée à cette fin.

(36) Une analyse coûts/bénéfices consiste à comparer, en ce qui concerne les éléments mobiles du projet, les coûts qu'un investisseur supporterait pour réaliser le projet dans la région en question avec ceux qu'il supporterait pour un projet identique sur un site différent. Par cette comparaison, la Commission détermine les handicaps spécifiques de la région bénéficiaire concernée. Elle autorise les aides régionales dans la limite des handicaps régionaux résultant de l'investissement sur le site de comparaison.

(37) Conformément au paragraphe 3.2, point c), de l'encadrement des aides au secteur automobile, l'ACB évalue les handicaps opérationnels du site de Cutro, par rapport à ceux de Timisoara et de Modène, sur une période de cinq ans, puisque le projet serait réalisé sur un site vierge. La période de référence de l'ACB soumise par les autorités italiennes est 2005-2009, soit trois ans (*) à compter du début de la production, conformément au paragraphe 3.3 de l'annexe I de l'encadrement des aides au secteur automobile. L'ACB notifiée indique un handicap net, en termes de coûts, de 158 248 977 euros, en valeur actualisée, pour le site de Cutro par rapport aux sites alternatifs. Le «ratio d'handicap régional» qui en résulte pour le projet est donc de 76,48 % ([8]).

(38) Comme élément préliminaire à caractère technique, la Commission observe que l'ACB présentée par l'Italie considère 2003 comme année de référence pour l'actualisation des chiffres pertinents, alors que l'année exacte est 2002, c'est-à-dire l'année au cours de laquelle l'aide prévue lui a été notifiée. Attendu que le taux d'actualisation correct appliqué est celui de 2002 (5,06 %), l'année de référence peut être laissée telle quelle, puisqu'elle ne modifie en rien les quotients et les chiffres pertinents.

(39) En ce qui concerne les aspects substantiels de l'ACB, la Commission s'est fait assister par un expert automobile extérieur afin d'apprécier les informations fournies par l'Italie. Cette évaluation a confirmé les doutes exprimés dans la décision d'ouvrir la procédure quant à la comparabilité des projets de Cutro et du site alternatif. Les raisons qui ont conduit à cette conclusion sont exposées aux points (40) à (63).

(*) Erreur matérielle : cinq ans et non pas trois ans.

([8]) Ratio d'handicap régional $= \frac{\text{Investissements}}{\text{Handicap net en termes de coûts}}$ (en valeur actualisée).

Dans l'affaire en objet, l'investissement s'élève à 206 912 337 euros [voir le point 10].

Ratio d'handicap régional $= \frac{158\ 248\ 977}{206\ 912\ 337} = 76,48\%$.

(40) Comme elle l'a fait remarquer dans sa décision d'ouvrir la procédure, la Commission a interprété avec cohérence les dispositions relatives aux «projets identiques», qui figurent dans l'encadrement des aides au secteur automobile, au sens où les projets concernant la fabrication de véhicules automobiles doivent être comparables et produire des quantités comparables selon des procédés de fabrication comparables. Habituellement, la Commission admet l'existence de différences entre des projets réalisés sur des sites différents, par exemple du point de vue des niveaux qualitatifs du produit final ou des degrés d'automatisation des établissements en fonction des coûts salariaux. Toutefois, elle refuse les comparaisons de projets substantiellement différents, par exemple lorsque des investissements énormes en machines et en équipements sont réalisés pour la production sur un site, mais pas sur le site de référence utilisé pour la comparaison.

(41) Pour la mesure examinée, les informations fournies par l'Italie n'ont pas permis à la Commission de procéder à une comparaison intégrale des coûts d'investissement. Dans ses observations concernant la décision d'ouvrir la procédure, l'Italie a fait remarquer qu'une comparaison «opération par opération» était impossible pour les investissements dans les solutions alternatives aux fins de l'ACB, comme le prévoit la Commission. En effet, selon les informations fournies par l'Italie, les projets sur le site de Cutro et sur les sites alternatifs de Modène et de Timisoara sont substantiellement différents quant au contenu technologique de leurs investissements et à leur degré de différenciation verticale.

(42) Compte tenu de cette limitation, la Commission a examiné les informations disponibles, en vue de comprendre les raisons qui motivent les différents choix d'investissement et de vérifier que la différence substantielle entre les coûts d'investissement sont acceptables dans le contexte de l'ACB. Dans son appréciation, la Commission ne conteste pas le fait que les projets puissent être très différents entre les sites, par exemple en raison de choix industriels différents. Toutefois, elle doit s'assurer que l'ACB constitue un instrument significatif pour évaluer le handicap spécifique du site de Cutro, ce qui n'est possible que si les projets alternatifs sont comparables.

(43) La Commission note particulièrement que les coûts d'investissement en terrains, bâtiments et infrastructures, machines et équipements, outils et matrices et outillage des fournisseurs à Cutro dépassent largement ceux des sites alternatifs. En ce qui concerne les coûts du terrain et des bâtiments et infrastructures, la Commission considère que la différence figurant dans l'ACB (41 530 657 euros à Cutro contre 10 084 237 euros pour le site alternatif) peut se justifier, d'une part, parce qu'en Roumanie, les frais relatifs à ces éléments de coûts sont largement inférieurs à ceux de l'Italie et, d'autre part, parce que De Tomaso possède déjà le terrain et une partie des bâtiments nécessaires au projet à Modène.

(44) Par contre, en ce qui concerne les machines et équipements, les outils et matrices et l'outillage des fournisseurs, De Tomaso devrait pour la plupart s'en procurer de nouveaux tant à Cutro que dans les sites alternatifs. Pour ces éléments de coûts, auxquels des achats internationaux y pourvoient généralement, les différences considérables entre les coûts d'investissement (165 381 681 euros pour Cutro contre 75 624 552 euros pour le site alternatif) ne peuvent s'expliquer que par le fait qu'à Cutro, le projet prévoit des niveaux d'automatisation plus élevés et une intégration verticale plus importante.

(45) La Commission a examiné les informations disponibles pour s'assurer que ces différences de coûts étaient justifiées par les conditions spécifiques des différents sites et étaient compatibles avec les prescriptions en matière de comparabilité prévues par l'ACB.

(46) La Commission observe que l'Italie attribue la différence de coûts à Cutro par rapport à Timisoara essentiellement aux coûts salariaux plus élevés (pour réduire la main-d'œuvre, une plus grande automatisation est prévue) et à la plus grande rigueur des dispositions législatives en ce qui concerne les aspects sociaux, la sécurité et l'environnement (pour se conformer à ces dispositions, des équipements plus modernes et plus complexes sont nécessaires). La différence de coûts à Cutro par rapport à Modène dérive surtout de la qualification plus faible de la main-d'œuvre (pour compenser une carence en savoir-faire manuel, un accroissement de l'automatisation est nécessaire) et de l'absence d'un réseau consolidé de fournisseurs (ce qui nécessite une structure plus verticale).

(47) La Commission admet que ces facteurs peuvent contribuer à augmenter les coûts d'investissement, mais estime qu'ils ne peuvent expliquer l'énorme différence de coûts rencontrée.

(48) En premier lieu, pour un constructeur de petites quantités comme De Tomaso, l'automatisation ne peut contribuer à réduire les besoins de main-d'œuvre que dans une mesure limitée: en général, les investissements en automatisation ne sont appropriés que pour de grandes ou de très grandes quantités de production. En effet, la solution de Cutro permettrait difficilement de réduire la main-d'œuvre par rapport aux solutions alternatives: selon les chiffres indiqués dans l'ACB, en 2009, les travailleurs seraient 786 à Cutro, tandis qu'ils seraient 685 pour Modène et Timisoara réunies. Compte tenu également de la structuration verticale plus accentuée à Cutro (qui se traduit par un nombre plus important de travailleurs pour les opérations effectuées en interne), il est évident qu'une plus grande automatisation permettrait difficilement de réaliser des économies sur le plan des effectifs.

(49) En second lieu, même s'il est vrai qu'en Italie, les dispositions de loi concernant les aspects sociaux, la sécurité et l'environnement sont plus sévères qu'en Roumanie et peuvent donc demander de plus gros investissements, ce facteur n'est pas surestimé. Lorsque des investissements sont décidés à moyen terme, les constructeurs automobiles tendent également à prévoir les développements juridiques, sans se limiter aux dispositions en vigueur. Dans le cas de la Roumanie, une convergence des normes vers les niveaux de l'Europe occidentale apparaît vraisemblable à moyen terme si l'on considère également son adhésion probable à l'Union européenne.

(50) En troisième lieu, une plus grande automatisation n'est pas toujours indispensable pour compenser les carences main-d'œuvre qualifiée. De fait, le contraire se vérifie souvent: pour le fonctionnement et la manutention de machines automatisées, une main-d'œuvre hautement qualifiée s'avère nécessaire, tandis que des travailleurs moins qualifiés peuvent utiliser beaucoup plus aisément des machines plus simples.

(51) Enfin, il est vrai que l'absence de réseau de fournisseurs consolidé peut entraîner un plus grand niveau d'intégration verticale et, dès lors, nécessiter des investissements plus importants, mais tout investissement supplémentaire justifié par ces motifs devrait être directement lié au manque de fournisseurs, actuels ou prévus, pour les opérations spécifiques. Ce n'est généralement pas le cas de la mesure examinée.

(52) Par exemple, dans ses observations concernant la décision d'ouvrir la procédure, l'Italie a soutenu que la sous-traitance des opérations de peinture des voitures de sport fabriquées à Modène n'accentuait pas artificiellement le handicap de Cutro. À l'appui de cet argument, elle a fourni des estimations des coûts de fonctionnement et d'investissement nécessaires pour réaliser la peinture au sein de l'établissement de Modène, montrant que, dans l'ACB, cette modification a une incidence très faible et tend à accentuer le handicap de Cutro. Toutefois, les coûts d'investissement pour l'atelier de peinture de Modène seraient de loin inférieurs à ceux prévus pour Cutro (4,5 millions d'euros contre 6,3 millions), étant donné le faible niveau d'automatisation. Il en résulte que la plupart des investissements pour l'atelier de peinture de Cutro ne peuvent être attribués à l'absence de réseau consolidé de fournisseurs, mais sont plutôt la conséquence de choix technologiques différents pour les sites alternatifs.

(53) Un raisonnement analogue s'applique pour la piste d'essai de Cutro. Même s'il est vrai que, pour le site alternatif de Modène, De Tomaso pourrait louer des infrastructures disponibles pour l'essai des voitures, des infrastructures de ce type manqueraient totalement pour le modèle Simbir à Timisoara. En effet, l'Italie déclare que le modèle Simbir serait essayé sur des routes normales, autour de l'établissement roumain. Néanmoins, à Cutro, un investissement spécifique est prévu pour des pistes d'essai spéciales du modèle Simbir.

(54) La Commission fait en outre remarquer que la mesure examinée ne peut faire valoir d'autres facteurs justifiant un plus grand niveau d'automatisation des différents sites. Un investissement dans ce domaine se justifie souvent par un accroissement de la production, ce qui n'est pas le cas de De Tomaso, qui produirait de petites quantités tant à Cutro que sur le site alternatif. De même, les niveaux qualitatifs seraient identiques sur les sites alternatifs.

(55) Les aspects exposés jusqu'ici ont induit la Commission à conclure que les énormes différences entre les coûts d'investissement à Cutro et dans les sites alternatifs ne peuvent s'expliquer que par le fait que les projets comparés sont de nature très différente. La description détaillée des investissements fournie par l'Italie en ce qui concerne certaines opérations appuie cette conclusion.

(56) En effet, les informations récentes montrent que le projet de Cutro consiste en un système très moderne de production, intégralement automatisé, conçu pour une production abondante, tandis que le projet alternatif repose sur le concept d'une faible automatisation et sur de petites quantités de production. Les exemples fournis ci-dessous indiquent la nature différente des projets comparés:

a) pour l'assemblage du modèle Simbir à Cutro, un investissement de plus de 2 millions d'euros est prévu dans un poste de travail très perfectionné et intégralement robotisé pour la pose de pare-brise. En général, cet outillage n'est préféré aux procédés de pose manuelle que pour des productions très abondantes, largement supérieures aux 50 000 unités prévues pour le projet en question. Aucun investissement de ce genre n'est prévu à Timisoara;

b) de la même manière, pour l'assemblage du modèle Simbir à Cutro, des robots seraient utilisés pour installer les tableaux de bord, assembler les pièces frontales et les panneaux de toit et placer les sièges et les portières. Aucun outillage de ce type n'est prévu à Timisoara;

c) pour le pressage et la soudure des voitures de sport, un poste de travail onéreux est prévu pour la découpe au laser à Cutro, tandis qu'aucun investissement analogue n'est prévu à Modène;

d) les investissements de Cutro comprennent une coûteuse unité de métrologie, totalement équipée, avec un système de mesure par coordonnées, tant pour le châssis de l'automobile que pour les sous-systèmes. Aucun investissement similaire n'est prévu pour le site alternatif;

e) à Cutro, des systèmes très complexes sont prévus pour le contrôle de la qualité des marchandises entrantes, ce qui est contraire à la pratique habituelle de laisser le contrôle de la qualité sous la responsabilité du fournisseur. La solution alternative ne prévoit pas cet aspect;

f) les plans d'investissement de Cutro comprennent un système informatique centralisé pour le monitorage et le diagnostic des chaînes de montage. La solution alternative ne prévoit pas de système similaire, bien que les produits finis doivent présenter les mêmes niveaux de qualité;

g) la solution de Cutro comprend des investissements pour l'installation d'un centre de formation permanente, doté d'infrastructures multimédias, accessible également par le personnel des fournisseurs. Un centre analogue n'est pas prévu pour la solution alternative;

h) l'investissement de Cutro comprend un banc d'essai des moteurs. Cette infrastructure permettrait à De Tomaso d'effectuer des essais standard de la production, de procéder à la mise au point et d'exercer des activités de recherche et de développement des moteurs (à essence pour les voitures de sport et au diesel pour le modèle Simbir) achetés auprès de fournisseurs extérieurs et montés sur les automobiles à Cutro. Dans la solution alternative, De Tomaso ferait effectuer les essais standard et la mise au point à l'extérieur, par des entreprises indépendantes (à Modène) ou par les fournisseurs de moteurs (à Timisoara), et aucune activité de recherche ou de développement ne serait prévue.

(57) Au vu de tous ces éléments, la Commission conclut que les coûts d'investissement en machines et équipements, outils et matrices et outillage des fournisseurs prévus à Cutro sont excessifs et non comparables aux coûts d'investissement de la solution alternative. Sur la base des informations disponibles et avec l'aide de son expert automobile extérieur, elle a estimé que les différences objectives entre les sites alternatifs, du point de vue de l'existence d'un réseau de fournisseurs, des coûts salariaux, des dispositions législatives et des qualifications de la main-d'œuvre, pourraient justifier un handicap de 25 % à Cutro par rapport à la solution alternative. Par conséquent, la Commission conclut que les coûts d'investissement en machines et équipements, outils et matrices et outillage des fournisseurs, qui peuvent être considérés comme admissibles à Cutro aux fins de l'aide, s'élèvent à 94 530 690 euros ([9]), contre les 165 381 681 euros indiqués par l'Italie.

(58) Concernant l'estimation précitée des coûts admissibles, la Commission fait surtout remarquer que son objectif n'est pas de décider quels sont les investissements qui peuvent ou ne peuvent pas être réalisés à Cutro, mais de déterminer si les investissements que De Tomaso envisage d'effectuer sont comparables, aux termes de l'encadrement des aides au secteur automobile, aux investissements qui seraient effectués dans les sites alternatifs et si, par conséquent, ils sont admissibles aux fins de l'aide. En second lieu, la Commission signale n'avoir pas pu procéder à une comparaison plus détaillée des projets alternatifs, qui, selon l'Italie, ne serait pas réalisable. Elle a donc dû se baser sur les informations qui lui ont été transmises.

(59) La Commission conclut donc que le total des coûts admissibles pour le projet s'élève à 136 061 346 euros ([10]) en valeur actualisée. Par conséquent, pour calculer le handicap régional de Cutro, seuls ces investissements sont entrés en ligne de compte. Cette modification a conduit à une réduction du handicap de 89 757 129 à 18 906 138 euros ([11]), du point de vue des coûts d'investissement et des autres frais admissibles.

(60) La Commission a également examiné la comparaison des frais de fonctionnement réalisée par l'Italie dans l'ACB aux observations présentées par l'Italie concernant l'ouverture de la procédure. En ce qui concerne les besoins de main-d'œuvre, la Commission accepte les rectifications apportées par l'Italie concernant le nombre de cadres et d'employés non affectés à la production manuelle dans la solution alternative. Toutefois, elle fait remarquer que l'augmentation du nombre de travailleurs a été correctement insérée dans l'ACB pour le calcul des coûts salariaux. En effet, dans la solution alternative, le nombre de travailleurs indiqué dans l'ACB est de 642 en 2009, tandis que la documentation justificative mentionne le chiffre de 685. La Commission estime ce second chiffre correct et a adapté l'ACB en conséquence. Le total des coûts salariaux dans la solution alternative augmente donc de 23 448 521 à 28 526 739 euros et le handicap relatif à cet élément de coûts est réduit de 5 078 218 euros (62 658 707 euros au lieu de 67 736 925).

(61) En ce qui concerne les coûts du transport à l'étranger, la Commission accepte la correction apportée par l'Italie, qui réduit à 745 269 euros le handicap relatif au total de ces coûts (initialement, les autorités italiennes avaient calculé 754 916 euros).

([9]) (Investissements en machines et équipements, outils et matrices et outillage des fournisseurs pour le site alternatif) x (1 + ratio d'handicap de Cutro) = 75 624 552 euros [voir le point 46] x 1,25 = 94 530 690 euros.

([10]) Coûts admissibles pour le terrain, les bâtiments et l'infrastructure (41 530 657 euros) [voir le point 45] + coûts admissibles pour les machines et équipements, les outils et matrices et l'outillage des fournisseurs (94 530 690 euros) [voir le point 59] = 136 061 346 euros.

([11]) Compensation de chaque handicap en termes de coûts d'investissement pour les machines et équipements, les outils et matrices et l'outillage des fournisseurs équivalant aux frais admissibles calculés pour ces postes (94 530 690 euros) [voir le point 59] – coûts de ces postes pour le site alternatif (75 624 552 euros) [voir le point 46] = 18 906 138 euros.

(62) En termes de coûts/bénéfices, les modifications apportées à l'analyse engendrent des résultats différents de ceux communiqués par l'Italie. L'ACB modifiée indique pour les coûts nets un handicap à Cutro de 82 310 114 euros ([12]) aux valeurs de 2003 (par rapport au montant notifié de 158 248 977 euros). Il en résulte pour le projet un ratio d'handicap de 60,49 % ([13]) (par rapport au ratio de 76,48 % notifié initialement).

(63) Enfin, sur la base du paragraphe 3.2, point d), de l'encadrement des aides au secteur automobile, la Commission a examiné la question d'un ajustement, qui consiste à accroître l'intensité de l'aide admissible comme une incitation supplémentaire pour l'investisseur à investir dans la région en question. Il est clair que l'investissement envisagé permettra à De Tomaso d'augmenter énormément sa capacité de production, étant donné que ses niveaux de production sont actuellement au plus bas. Conformément à l'encadrement des aides au secteur automobile, le «ratio d'handicap régional» résultant de l'ACB est donc réduit d'un point (incidence «élevée» sur la concurrence, pour un projet d'investissement dans une région à laquelle s'applique l'article 87, paragraphe 3, point a), du traité). Le ratio définitif est donc de 59,49 % ESB et est inférieur au plafond régional de 50 % ESN pour les grandes entreprises de Calabre (plafond qui, pour le projet en question, correspond à 73,83 % ESB) et, à plus forte raison, pour les PME. Attendu que, dans tous les cas, le «ratio d'handicap régional» de ce projet demeure inférieur au plafond régional de 73,83 % ESB, il n'est plus nécessaire de déterminer si De Tomaso est une PME.

V. **CONCLUSION**

(64) Selon la Commission, l'aide régionale que l'Italie envisage d'accorder à De Tomaso pour le projet examiné est compatible avec le marché commun, à condition qu'elle n'excède pas une intensité égale à 59,49 % ESB des coûts admissibles. La Commission estime que les coûts admissibles s'élèvent à 136 061 346 euros aux valeurs de 2003 (au taux d'actualisation de 5,06 %). Elle considère par conséquent que l'aide prévue est compatible avec le marché commun dans la mesure où elle n'excède pas le montant de 80 949 501 euros ESB (aux valeurs de 2003, au taux d'actualisation de 5,06 %).

(65) Toute aide d'État supplémentaire en faveur des projets d'investissement examinés est incompatible avec le marché commun,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'aide d'État que l'Italie envisage d'accorder aux entreprises Società Consortile De Tomaso s.r.l. et UAZ Europa s.r.l. est compatible avec le marché commun, aux termes de l'article 87, paragraphe 1, du traité, dans les limites d'un plafond de 80 949 501 euros en équivalent subvention brut aux valeurs de 2003, en appliquant un taux d'actualisation de 5,06 %.

Article 2

Toute aide d'État supplémentaire par rapport au montant de l'aide mentionnée à l'article premier, que l'Italie envisage d'octroyer aux entreprises Società Consortile De Tomaso s.r.l. et UAZ Europa s.r.l. pour le projet examiné, est incompatible avec le marché commun.

Article 3

La République italienne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 19 janvier 2005.

Par la Commission
Neelie KROES
Membre de la Commission

([12]) 18 906 138 euros (coûts d'investissement [voir le point 61]) + 62 658 707 euros (frais de fonctionnement [voir le point 62]) + 745 269 euros (coûts du transport [voir le point 63]) = 82 310 114 euros.

([13]) $\frac{\text{Handicap net en termes de coûts}}{\text{Investissement}} = \frac{82\,310\,114}{136\,061\,346} = 60{,}49\ \%$ [voir le point 61 pour les nouveaux coûts d'investissement, avant rectification].