II

(Jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2005. január 19.)

az Olaszország által a De Tomaso csoport tagjainak, a Società Consortile De Tomaso srl-nek (De Tomaso Konzorciális Társaság S.r.l.) és az UAZ Europa srl-nek (UAZ Europa S.r.l.) nyújtandó állami támogatásról

(az értesítés a C(2005) 40. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű szöveg hiteles)

(EGT vonatkozású szöveg)

(2006/260/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó Szerződésre, és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra, és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felkérte az érdekelteket, hogy tegyék meg észrevételeiket az említett cikkeknek megfelelően [1],

mivel:

I. ELJÁRÁS

(1) Az olasz hatóságok 2002. december 18-i levelükben a Bizottságnak bejelentették a Società Consortile De Tomaso S.r.l.-nek és az UAZ Europa S.r.l.-nek nyújtandó regionális támogatási programot. A Bizottság 2003. február 4-én kiegészítő tájékoztatást kért. Az olasz hatóságok március 12-én és április 22-én a válaszadási határidő meghosszabbítását kérték, majd a kért tájékoztatást 2003. május 26-i keltezésű levelükben küldték meg.

(2) A Bizottság 2003. július 24-i levelében tájékoztatta Olaszországot, hogy az említett támogatással kapcsolatban úgy határozott, megindítja az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást.

(3) Az eljárás megindítására vonatkozó határozatot a Bizottság az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* tette közzé [2]. A Bizottság felhívta az érdekelt harmadik személyeket, hogy tegyék meg észrevételeiket.

(4) A Bizottság nem kapott harmadik érdekelt személyektől észrevételeket.

(5) Olaszország az eljárás megindításakor, 2003. október 13-án észrevételeket tett. 2004. február 6-án a Bizottság felvilágosítást kért Olaszországtól, és február 17-én találkozó jött létre a Bizottság szolgálatai, az olasz hatóságok és az érintett vállalkozás képviselői között 2004. április 23-án kelt levelében Olaszország további tájékoztatást nyújtott. Április 30-án az olasz termelési miniszter a Bizottságnak küldött levelében sürgette a tárgyban szereplő kérdés megoldását. Az említett levélre a Bizottság 2004. június 18-i levelében válaszolt.

II. A TÁMOGATÁS RÉSZLETEZETT ISMERTETÉSE

(6) A szóban forgó támogatást a De Tomaso csoport tagjai (a továbbiakban „De Tomaso"), a Società Consortile De Tomaso S.r.l.. és az UAZ Europa S.r.l. kapná. Jelenleg a De Tomaso igen korlátozott számban nagy teljesítményű sportautókat gyárt. Olaszország úgy ítéli meg, hogy a De Tomaso, az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kis- és középvállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokra való alkalmazásáról szóló, 2001. január 12-i 70/2001/EK bizottsági rendelet értelmében (a továbbiakban „KKV rendelet") a kis- és középvállalkozások kategóriájába tartozik [3].

A projekt

(7) A De Tomaso zöldmezős beruházás keretében új telephelyet kíván létrehozni, amelynek termelőkapacitása a beruházás befejezése után a következőképpen alakulna:

[1] HL C 227., 2003.9.23. 2. o.
[2] Lásd az 1. lábjegyzetet
[3] HL L 10., 2001.1.13. 33. o., utoljára a 364/2004 EK rendelettel (HL L 63., 2004.2.28., 22. o.) módosítva.

a) az UAZ orosz személygépkocsi gyártó által gyártott dzsipek Simbir modelljéből évente körülbelül 40 ezer db összeszerelése;

b) a sport-szedán Vallelunga típusából évente mintegy 8 ezer db kerülne legyártásra és a Pantera elnevezésű luxus sportautóból az évi termelés mintegy 300 db lenne.

A projektet azonnal megindítanák, mihelyt a Bizottság engedélyezi a támogatás megadását, és a beruházás munkálatainak befejezését 2006-ra tervezik. A személygépkocsi-gyártás így már 2005-ben beindulhat.

(8) A projektet megvalósításának tervezett helyszíne Olaszországban Kalábria tartomány Cutro községe, amely az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) pontja értelmében támogatható régió, a 2000-2006 közötti időszakban a maximális regionális támogatás mértéke 50 % BTI-ben kifejezve (*).

(9) Az olasz hatóságok szerint a projekt mobilitást elősegítő jellegű: a De Tomaso számára alternatív helyszínként számba jöhet a Simbir modell gyártására Timisoara/Temesvár/ (Románia), a Vallelunga és Pantera típusok előállítására pedig Modena (Olaszország). Temesváron zöldmezős beruházásról lenne szó, míg Modenában a De Tomaso jelenlegi telephelyét kellene bővíteni, ahol jelenleg igen korlátozott számban Guarà típusú, nagyteljesítményű sportkocsit gyártanak.

(10) A tájékoztatásban jelzettek szerint a De Tomaso beruházásának tervezett névleges értéke 218 760 000 euró (206 912 337 euró jelenértéken kifejezve, 2003-as báziséven számolva és 5,06%-os felértékelési rátát alkalmazva ([4])). Az olasz hatóságok a beruházás teljes összegét támogathatónak ítélték meg.

Jogalap és a támogatás összege

(11) A De Tomaso tulajdonában lévő két vállalkozásnak nyújtandó bejelentett támogatás megítélését a Bizottság jóváhagyásától tették függővé és két fázisra bontották. Az első 9 519 817 euró névleges értékű közvetlen támogatás, amelyet 2001 áprilisában fogadtak el, az UAZ Europa S.r.l.-nek nyújtandó, míg a második támogatás nominális értéke 168 490 000 euró, amelyet a Società Consortile De Tomaso S.r.l.-nek ítéltek meg 2002 augusztusában. A támogatásokat a 2004-2008-as időszak során tervezik folyósítani. A támogatás a Bizottság által elfogadott támogatási rendszerek ([5]) körébe tartozik. Az *ország elmaradott térségeinek fejlesztését elősegítő termelő tevékenységekről* szóló törvény értelmében (a továbbiakban 488/1992. sz. törvény) és *az Államháztartás racionalizálására irányuló intézkedésekről* szóló törvény értelmében (a továbbiakban 662/1996. sz. törvény).

(12) Minthogy a két támogatás ugyanarra a projektre vonatkozik az olasz hatóságok együtt jelentették be. Összességében tehát a De Tomasonak nyújtott támogatás névleges összértéke 178 008 817 euró (155 640 104 euró jelenértékben, 2003-as báziséven számolva és 5,06%-os felértékelési rátát alkalmazva). Az olasz hatóságok által bejelentett támogatás intenzitása 75,22% BTI-ben kifejezve.

(13) Olaszország szerint a projekt nem kapott semmilyen egyéb támogatást illetve nem részesült más közösségi finanszírozásban.

Az eljárás megindításának okai

(14) A 2003. július 23-i, az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kétségét fejezte ki a De Tomaso KKV jellegével kapcsolatban. A Bizottság ezen kívül a költség-haszonelemzés (KHE) számos elemére vonatkozóan is kétségeit fejezte ki, különös tekintettel az alábbiakra:

a) a projektben kiválasztott és az alternatív helyszínek összehasonlíthatósága;

b) a KHE-n belül a beruházási költségek összehasonlítása;

c) a KHE-n belül a működési költségek összehasonlítása, különös tekintettel a munkaerő költségeire és a külföldi szállítás költségeire.

III. OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

(15) Olaszország 2003. október 13-án küldte meg az eljárás megindítására vonatkozó észrevételeit. Ezt követően a 2004. február 17-én lezajlott találkozó során, valamint a 2004. április 23-i és 30-i leveleiben további tájékoztatást és dokumentumokat adott át a Bizottságnak.

(16) Ami a De Tomaso KKV jellegét illeti, Olaszország részletes tájékoztatást adott a tulajdonosi szerkezetről, valamint az Alejandro S.A. (Rt.) pénzügyi elszámolásáról, valamint átadta De Tomaso úr végrendeletének kivonatát is.

(17) Ami a kiválasztott helyszínen és az alternatív helyszínen megvalósítandó projektek közötti összehasonlíthatóságot illeti, Olaszország először is azt állítja, hogy az összehasonlítás megtörtént, azonos típusú, azonos mennyiségű, azonos termékszerkezetű termelést véve alapul, azonos árakon. Az alternatív helyszínen megvalósítandó projektek által igényelt beruházások eltéréseit a kiválasztott helyszín speciális jellemzőit figyelembe véve lehet indokolni, amely mind a munkaerő költségeire, mind a szociális rendelkezésekre, a biztonságra és a környezetvédelemre vonatkozó jogszabályi környezetre vonatkozóan megfelel ugyan az észak-olaszországi viszonyoknak, de hiány mutatkozik képzett munkaerőben és egy jól megalapozott ipari hagyományban.

(18) Olaszország szerint az alternatív helyszíneken a helyzet nagyon eltérő: Modenában rendelkezésre áll a nagyon jól képzett munkaerő, miután a gépjárműipar sűrű beszállítói és gyártói hálózattal van jelen. Temesváron a Cutróihoz képest töredék áron áll rendelkezésre a jól képzett munkaerő. Ezen kívül Temesvár logisztikai jellegű előnnyel is rendelkezik a Simbir modell gyártása esetében.

(*) Téves: nem BTI-ben kifejezve , hanem NTI-ben kifejezett .

([4]) Az 5,06% a történeti áttekintés az 1997. augusztus 1-je óta alkalmazott kamatlábakról és referencia/diszkont rátákról című táblázatban szerepel és megfelel az értesítés évében, azaz 2002-ben alkalmazott rátának, (Lsd. http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/others/reference_rates/it.pdf).

([5]) A Bizottság 2000. július 12-i határozata arra vonatkozóan, hogy nem kifogásolja a 715/99 sz. esetet. Közzétéve: HL C 278., 2000.9.30., 26. o.

(19) Olaszország azonban ismételten hangsúlyozza a Cutro projekt stratégiai előnyeit a régió ipari fejlesztése szempontjából. Ezen a területen, ami a technológiai célkitűzéseket illeti, olyan fejlett gyártókapacitás létrehozása a cél, amely magas szintű innovatív technikákat és berendezéseket feltételez és lehetővé teszi a De Tomasónak, hogy a saját szervezetén belül végezzen K+F tevékenységet. Az alternatív helyszínre vonatkozó projektek viszont hagyományosabb technológiai megoldásokat alkalmaznának.

(20) A fenti meggondolások alapján Olaszország úgy véli, a Bizottság azon igénye, hogy az azonos projektek összehasonlításra kerüljenek, téves és elterelő jellegű, minthogy „feltételezett" és a beruházásokat megvalósító társaság valós szándékait figyelmen kívül hagyó megoldások összehasonlítására irányuló kényszert hordoz magában.

(21) Olaszország azt állítja, hogy a „projekt kontra projekt" típusú összehasonlítás, ami az alternatív megoldásokkal rendelkező beruházásokat illeti – úgy ahogy azt a Bizottság a KHE-re vonatkozóan elképzeli –, nem valósítható meg, mert az alternatív projektek teljes kidolgozását igényelné, amit a De Tomaso csak a helyszín kiválasztása után tehetne meg.

(22) Mindazonáltal Olaszország újabb és részletesebb tájékoztatást nyújtott, amelyben a Cutróban és az alternatív helyszíneken megvalósítandó beruházások esetében összehasonlítja a sportautók gyártási folyamatai közül a sajtolás, a hegesztés és a fényezés szükségleteit (Cutro költségei Modenához viszonyítva) és a Simbir model esetében az összeszerelés és a fényezés folyamatait (Cutro költségei Temesváréhoz viszonyítva).

(23) Olaszország szerint a Cutróba tervezett beruházások közül sokat el lehetne hagyni az alternatív helyszínen, mert a kérdéses tevékenységeket (fényezés és a motorok vizsgáztatása) más helyszineken is el lehetne végeztetni, vagy ott rendelkezésre álló infrastruktúrákat bérbe is lehetne venni (Modena közelében van egy vizsgapálya). Ami a sportautók fényezését illeti, Olaszország egy új beruházással modenai telephelyen létesítendő berendezés költségeinek becsült összegét nyújtotta be, azt bizonyítandó, hogy a modenai telephelyen a fényezés olcsóbb lenne, mintha azt kiadják, ami tehát enyhén növeli Cutro hátrányát. Ami pedig a motorok bevizsgálására szolgáló próbapadot illeti, Olaszország felhívja a figyelmet arra, hogy amennyiben ez Cutróban kerülne telepítésre, a lépés lehetővé tenné a De Tomaso számára, hogy jövőbeli termelése számára speciális motorokat fejlesszen ki.

(24) Ami a KHE operatív részét illeti, Olaszország kifejti, hogy a mindkét helyszínen jelentkező munkaerőigény közötti különbség részben a KHE-rendszerben rejlő hibának tudható be, amennyiben az alternatív megoldásban a vezetőket és a termelésben nem közreműködő adminisztratív munkaerő számát alulbecsülték, részben pedig annak, hogy Modenában a munkaerőigény alacsonyabb lenne, ha a fényezést kiadnák. E két tényező figyelembevételével Olaszország arra a megállapításra jut, hogy az alternatív megoldások esetén a munkaerőigény azonos lenne.

(25) Ami a külföldre történő szállítás költségeit illeti, Olaszország a Simbir modell Temesvárról történő szállítási költségeivel kapcsolatban naprakész tájékoztatást és dokumentációt adott át, amely szerint ezek a költségek a temesvári költségekhez viszonyítva Cutróból kiindulva sem lennének magasabbak.

(26) Végül Olaszország felhívja a figyelmet arra, hogy a szóban forgó cégre káros hatást gyakorol a hosszú eljárás.

IV. A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE

(27) Az Olaszország által bejelentett, a De Tomaso társaság számára nyújtandó támogatás az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti támogatásnak felel meg, minthogy a támogatást vagy az állam maga finanszírozná, vagy állami forrásokat használna fel. Maga a támogatás egyébként a projekt teljes finanszírozásának jelentős százalékát tenné ki, és ilyen módon, a Közösségen belül a verseny torzulásához vezethet azáltal, hogy a De Tomasónak előnyt biztosít a támogatásban nem részesülő versenytársakkal szemben. Végül pedig, a személygépkocsik piacán a tagországok között élénk a kereskedelmi forgalom. Ezt Olaszország sem tagadja.

(28) A Szerződés 87. cikkének (2) bekezdése meghatározza a közös piaccal összhangban lévő támogatások fajtáit. Figyelembe véve a támogatás természetét és célját, valamint a vállalkozás földrajzi elhelyezkedését, a szóban forgó tervezetre nem lehet alkalmazni az említett bekezdés a), b) és c) pontjait. A 87. cikk (3) bekezdésben azonban meghatározásra kerülnek más támogatási formák, amelyek összhangban állnak a közös piaccal. A Bizottság megállapítja, hogy a projektet Kalábria régióban kellene megvalósítani, amely a 87. cikk (3) bekezdése a) pontja értelmében támogatható régió, mégpedig a nagyvállalatok nettó támogatási értékében (NTI) kifejezett ([6]) 50 %-os regionális támogatás plafonértékével.

(29) A Bizottság szerint a szóban forgó támogatás kedvezményezettje a De Tomaso, vagyis az a vállalatcsoport, amelyhez a Società Consortile De Tomaso S.r.l. és az UAZ Europa S.r.l. is tartozik, az esetleg folyósítandó támogatás címzettjei. A De Tomaso szándéka személygépkocsi összeszereléssel és gyártással foglalkozni: tehát ez a cég, a gépjárműiparra alkalmazható és a gépjárműiparnak nyújtandó állami támogatás Közösségi szabályozása értelmében ([7]) (a továbbiakban „gépjárműipari ágazati rendelet") a gépjárműiparhoz tartozik, amelyet azért kell erre a projektre alkalmazni, mert a támogatást 2003. január 1-je előtt jelentették be a Közösségnek.

([6]) A KKV-kra vonatkozó rendelet 4. cikk (3) bekezdése szerint, amikor egy KKV egy a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) pontja értelmében regionális támogatásra jogosult régióban valósít meg beruházást, a támogatás maximális intenzitása, a Bizottság által elfogadott Charta (rendelet) szerint, maximum 15 százalékponttal emelhető, NTI-ben kifejezve, de csak akkor, ha a projekt támogatásának teljes támogatási intenzitása nem haladja meg ezáltal sem a 75 %-ot.

([7]) HL C 279., 1997.9.15., 1. o. és HL C 368., 2001.12.22. 10. o.

(30) Mind a projekt teljes költsége, mind a támogatás összege meghaladják a gépjárműipari ágazati rendeletben a bejelentés céljára megállapított plafonértékeket. Ezek a maximális értékek a következők: a) a projekt teljes költségére 50 millió euró; b) a támogatás teljes bruttó értékére – függetlenül attól, hogy állami támogatásból vagy Közösségi forrásból származik – 5 millió euró. Az olasz hatóságok a De Tomaso számára általuk nyújtandó támogatás bejelentésekor a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdésében foglaltakhoz tartották magukat.

(31) A Bizottságnak a gépjárműipari ágazati rendelet értelmében meg kell állapítania, hogy a megítélt támogatás egyszerre szükséges a projekt megvalósításához és arányos is az általa megoldandó probléma súlyosságával. A Bizottság csak akkor engedélyez a gépjárműipari ágazatban egy támogatást, ha az megfelel mindkét kritériumnak, azaz a szükségesség és az arányosság kritériumának.

(32) A gépjárműipari ágazati rendelet 3.2. pont a) alpontja alapján egy regionális támogatás szükségességének kimutatásához a kedvezményezettnek világosan bizonyítania kell, hogy projektje rendelkezik egy a gazdasági szempontból érvényes alternatív elhelyezési lehetőséggel. Amennyiben a projekt egy már meglévő telephely modernizálását vagy racionalizálását célozza, vagy ha a csoporton belül nem létezik semmilyen más új vagy már meglévő ipari helyszín (telephely), amely alkalmas arra, hogy befogadja a szóban forgó beruházást, a cég kénytelen lenne, akár bármilyen támogatás igénybevétele nélkül is a beruházást az általa kiválasztott helyszínen megvalósítani. Következésképpen nem lehet engedélyezni olyan regionális támogatást, amelynek a kedvezményezettje nem rendelkezik megfelelő földrajzi mobilitással.

(33) A szóban forgó esetben azonban a cutrói elhelyezéssel szemben a Simbir modell végösszeszerelésének alternatív helyszíne Temesvár (Románia) és a Vallelunga, illetve Pantera modellek gyártásának alternatív helyszíne Modena (Olaszország). A Bizottság megítélése szerint Olaszország a fenti állítás alátámasztására megfelelő mennyiségű írásos bizonyítékot csatolt, többek között az alternatív elhelyezésekre vonatkozó megvalósítási tanulmányokat, terveket és vázlatokat és megnevezte a berendezések potenciális szállítóit.

(34) Figyelembe véve a beruházás természetét (zöldmezős beruházás, vagyis egy teljesen új helyszínre telepítendő beruházás), és a kapott dokumentáció alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a projekt rendelkezik a szükséges mobilitási jelleggel és hogy érvényes alternatív helyszín áll rendelkezésre.

(35) A gépjárműipari ágazati rendelet 3.2. pont a) alpontja alapján a Bizottság megállapítja, hogy a projekt mobilitásához kapcsolódó költségek támogathatók-e, és ugyanott a 3.2. pont c) alpont alapján meg kell bizonyosodnia arról, hogy a tervezett támogatás arányos-e az általa megoldandó regionális problémák súlyosságával. Ennek megállapítására KHE-t (költség-haszon elemzés) végez.

(36) A KHE-ben a mobilitási elemekre vonatkozóan a szóban forgó helyszínen megvalósítandó beruházás költségei összehasonlításra kerülnek azokkal a költségekkel, amelyeket bármely beruházónak egy másik helyszínen állnia kellene ugyanannak a beruházásnak a megvalósítása érdekében. Ilyen módon megállapíthatóvá válnak a támogatott régió sajátos hátrányai. A Bizottság az összehasonlításként bemutatott helyszínen létesítendő telephelyből fakadó hátrányok erejéig engedélyez regionális célú támogatásokat.

(37) Tekintettel arra, hogy zöldmezős beruházásról van szó, a gépjárműipari ágazati rendelet 3.2. pont c) alpontja alapján a KHE-ben a cutrói helyszín operatív hátrányait a Temesvárral és Modenával történő összehasonlításban ötéves perióduson belül veszik figyelembe. Az olasz hatóságok a KHE számára egy 2005-2009 közötti referencia időszakot mutatnak be, vagyis a gépjárműipari ágazati rendelet I. mellékletének 3.3. pontja értelmében azt a hároméves időszakot (*), ami a termelés megindításával kezdődik. A bejelentett KHE a Cutróban megvalósítandó beruházás költségeit illetően nettó hátrányt mutat ki – 158 248 977 euró, jelenértékben számolva – az alternatív helyszínekhez viszonyítva. Következésképpen a projekt „regionális hátrányának intenzitása" 76,48% ([8]) lenne.

(38) A Bizottság technikai jellegű előzetes megjegyzés címén felhívja a figyelmet arra, hogy az Olaszország által benyújtott KHE-ben a megfelelő összegek jelenértékre történő átszámításának bázisául a 2003. év került kijelölésre. A helyes referenciaév ezzel szemben 2002, vagyis az az év, amelyben a tervbe vett támogatást a Bizottságnak bejelentették. Minthogy azonban felértékelési rátaként helyesen a 2002. évi rátát (5,06%) alkalmazták, nem kell megváltoztatni a bázisévet, minthogy semmilyen módon nem módosítja sem a számítást, sem a megfelelő összegeket.

(39) Ami a KHE lényegi aspektusait illeti, a Bizottság az Olaszország által adott tájékoztatás értékeléséhez egy gépjárműiparban járatos külső szakértő segítségét vette igénybe. Az értékelés alátámasztotta azokat a kétségeket, amelyek az eljárás megindítására vonatkozó határozatban lettek megfogalmazva, a Cutróban és az alternatív helyszínen megvalósítandó beruházás összehasonlíthatóságára vonatkozóan. Azok az okok, amelyek erre a következtetésre vezettek, a 40 – 63. pontokban kerültek kifejtésre.

(*) Téves: nem hároméves, hanem ötéves.

([8]) A regionális hátrány százaléka $= \frac{\text{Beruházások}}{\text{Nettó hátrány költségben kifejezve}}$ (mindkettő jelenértékben számolva).

A szóban forgó esetben a beruházás értéke 206 912 337 euró [ld. a 10. pontot].

Regionális hétrény százaléka $= \frac{158\ 248\ 977}{206\ 912\ 337} = 76{,}48\%$.

(40) A Bizottság, mint ahogy azt az eljárás megindítására vonatkozó határozatban is megjegyezte, koherensen értelmezte a gépjárműipar ágazati rendeletének az „azonos projektek"-re vonatkozó rendelkezéseit, abban az értelemben, hogy olyan projektekről legyen szó, amelyek összehasonlítható gépjárművek termelésével, összehasonlítható mennyiségekben és összehasonlítható gyártási eljárásokkal történő gyártására vonatkoznak. Általában a Bizottság elfogadja azt az elvet, hogy eltérő helyszíneken megvalósuló beruházásoknál mutatkozhatnak eltérések, például ami a végtermék minőségének színvonalát illeti, vagy a munkaerő költségek különbözősége miatt eltérés mutatkozhat a gyártás automatizálásának szintjében, mindazonáltal a Bizottság nem engedi meg, hogy egymástól lényegesen eltérő projektek kerüljenek összehasonlításra, vagyis olyan esetet, amikor az egyik helyszínen jelentős beruházásokat kell eszközölni gépek és berendezések vásárlására, amelyeket a másik, referencia helyszínen végzett gyártás nem kíván meg.

(41) A szóban forgó esetben az Olaszország által adott tájékoztatás nem tette lehetővé a Bizottság számára a beruházási költségek teljes mértékű összehasonlítását. Maga Olaszország az eljárás megindításával kapcsolatban tett megjegyzéseiben kiemelte, hogy az alternatív megoldások beruházásai esetében a KHE céljaira, noha ezt a Bizottság előírja, nem lehetséges egy „projekt kontra projekt" összehasonlítás elvégzése. Az Olaszország által adott tájékoztatás szerint a kiválasztott helyszínen, azaz Cutróban és az alternatív helyszíneken, azaz Modenában és Temesváron megvalósítandó beruházások esetében valóban mutatkoznak lényegi eltérések a technológiai tartalom és a vertikális differenciáltság foka tekintetében.

(42) A Bizottság, figyelembe véve a fenti korlátokat, azért, hogy a különböző beruházási döntések alapját képező okokat értelmezze és abból a célból, hogy eldöntse, a beruházások költségei közötti lényeges különbségek elfogadhatók-e a KHE szempontjából, megvizsgálta a rendelkezésére álló tájékoztatást. A Bizottság értékelésében nem vitatja azt a tényt, hogy a különböző helyszíneken megvalósítandó beruházások nagyon különbözhetnek egymástól, például az egymástól eltérő ipari jellegű döntések következtében. Mégis, a Bizottságnak biztosítania kell azt, hogy a KHE fontos eszköze legyen a kiválasztott helyszín okozta hátrány értékelésének, és ez csak akkor lehetséges, ha az alternatív projektek összehasonlíthatók.

(43) A Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy a cutrói beruházási költségek nagymértékben meghaladják az alternatív helyszíneken megvalósítandó beruházások költségeinek szintjét, ami a telket, építményeket, szerszámokat, présformákat, a szállítók lízingköltségeit illeti. Ami a telekkel, építményekkel és építkezéssel kapcsolatos költségeket illeti a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a KHE-ben szereplő különbséget (41 530 657 euró Cutróban szemben a 10 084 237 euróval az alternatív helyszínen) egyrészt az magyarázza, hogy Romániában az ilyen jellegű költségek általában sokkal alacsonyabbak, mint Olaszországban, másrészt az, hogy a De Tomaso már eleve tulajdonosa a modenai teleknek és a projekt megvalósításához szükséges építmények egy részének.

(44) Ami viszont a gépeket és berendezéseket, a szerszámokat és présformákat, valamint a szállítókkal szembeni lízingdíjakat illeti, a De Tomasónak mindezeket újonnan kellene beszereznie mind Cutróban, mind az alternatív helyszíneken. Ezeknek a törvényszerűen nemzetközi beszerzés útján teljesített vásárlásoknak az esetében a beruházási költségek lényeges eltérését (165 381 681 euró Cutróban szemben az alternatív helyszín 75 624 552 eurójával) csak az a tény magyarázhatja, hogy a cutrói projektben magasabb automatizálási szintet terveztek és nagyobb szintű vertikális integrációt.

(45) A Bizottság megvizsgálta a rendelkezésére álló tájékoztatást azért, hogy megállapítsa, a vajon a költségeltéréseket a különböző helyszínek specifikus jellege okozza, illetve megfelelnek-e a KHE-ben előírt összehasonlíthatósági kritériumoknak.

(46) A Bizottság megjegyzi, hogy Olaszország a Cutro és Temesvár közötti költségeltérést elsősorban a munkaerő-költségek közötti különbségeknek tulajdonítja (a munkaerőigény csökkentése érdekében terveznek magasabb fokú automatizálást) és a szociális rendelkezésekre, a biztonságra és a környezetvédelemre vonatkozó szigorúbb törvényi szabályozásnak (az említett rendelkezéseknek való megfelelés modernebb és bonyolultabb berendezéseket kíván meg). A Cutro és Modena közötti költségeltérés elsősorban a munkaerő alacsonyabb szakképesítésének tudható be (a szakképzés hiányát az automatizálás fokozásával lehet pótolni), valamint a jól kiépített szállítói hálózat hiányának (ez egy fokozottabb vertikum kiépítését igényli).

(47) A Bizottság elismeri, hogy az említett tényezők hozzájárulhatnak a beruházási költségek növeléséhez, de úgy véli, hogy nem magyarázzák a költségeltérés nagyon lényeges szintjét.

(48) Először is egy a De Tomasóhoz hasonló, kis szériát gyártó cégnek az automatizálás csak korlátozott mértékben csökkentheti munkaerőigényét: általában az automatizálási beruházások csak nagy vagy nagyon nagy széria termelése esetén gazdaságosak. Valójában nehezen képzelhető el, hogy a cutrói megoldás csökkentse a munkaerő-szükségletet az alternatív projektekkel összehasonlítva, a 2009-re vonatkozó KHE-ben Cutróban a foglalkoztatottak száma 786 lenne, míg Modenában és Temesváron összesen 685. Még akkor is, ha figyelembe vesszük a cutrói kiterjedtebb vertikumot (amely több alkalmazottat igényel a gyáron belül elvégzett addicionális munkafázisok miatt), nyilvánvaló, hogy az automatizálás magasabb foka nem tesz lehetővé munkaerő tekintetében számbeli megtakarítását.

(49) Másodsorban, még ha igaz is, hogy Olaszországban a törvényi rendelkezések szigorúbbak, mint Romániában a projekt szociális jelegére, a biztonságra és a környezetvédelemre vonatkozóan, következésképp nagyobb beruházásokat is igényelhetnek, mégsem lehet ezt a tényezőt túlértékelni. Amikor közép- vagy hosszú távú beruházásokról hoznak döntést, a gépjárműipar döntéshozói általában a jogi környezet alakulását is megpróbálják előre felbecsülni, és ezért nemcsak az akkor éppen hatályos törvényi szabályozást veszik figyelembe. Románia esetében már középtávon feltehető, hogy normatíváit közelíteni fogja a nyugat-európai szintekhez, figyelembe véve azt, hogy feltehetően csatlakozni fog az Európai Unióhoz.

(50) Harmadsorban, nem mindig lehet automatizálással megoldani a munkaerő szakképzettségének hiányát. Valójában sokszor az ellenkezője igaz: az automatizált berendezések és gépek kezelése és karbantartása magasan kvalifikált munkaerőt igényel, míg az alacsonyabban képzett munkaerő könnyebben elbánik egy egyszerűbb berendezés működtetésével.

(51) Végül igaz, hogy egy jól kiépített beszállítói hálózat hiánya nagyobb vertikális integrációt kívánhat meg, ami viszont nagyobb beruházást igényel, de minden ezen a címen indokolt beruházást közvetlenül korrelálni kellene a jelenlegi, vagy előrelátható beszállítók hiányával, azok közvetlen megjelölésével. A szóban forgó esetben azonban erre nem került sor.

(52) Például az eljárás megindítására vonatkozó határozatra vonatkozó megjegyzéseiben Olaszország azt állította, hogy Modenában a sportautók külső bedolgozóval történő fényezése nem növeli mesterségesen Cutro hátrányát. Ennek a magyarázatnak az alátámasztására Olaszország működési- és beruházási költségbecsléseket mellékelt a modenai telephelyen belül végzendő fényezéshez, azzal, hogy kimutatta, hogy a KHE-n belül ennek igen kis hatása van az összköltségekre, viszont növeli Cutro hátrányát. Mindazonáltal a modenai fényezési műhely beruházási költségei jóval alacsonyabbak lennének, mint a cutróiak (4,5 millió euró szemben a 6,3 millióval), tekintve az automatizálás alacsonyabb szintjét. Ebből az derül ki, hogy a cutrói fényezőműhely beruházási költségeinek nagyobb súlya nem a jól kiépített beszállítói hálózat hiányának tudható be, hanem inkább abból származik, hogy a különböző helyszíneken más technológia került betervezésre.

(53) Hasonló a helyzet a cutrói vizsgapályával kapcsolatban. Még ha igaz is, hogy a De Tomaso a modenai alternatív helyszínen bérbe vehetné a sportautók bevizsgálására már létező infrastruktúrát, ez a fajta infrastruktúra teljesen hiányzik Temesváron a Simbir modell esetében. Valójában Olaszország azt jelenti ki, hogy a Simbir modellt a romániai telephely környékén lévő rendes úthálózat igénybevételével vizsgálnák be. Mégis, Cutróban egy speciális beruházást terveznek, amelynek célja a Simbir modell bevizsgálása.

(54) A Bizottság megállapítja, hogy a vizsgált esetben nem lehet figyelembe venni egyéb olyan tényezőket, amelyek alátámasztanák a különféle helyszínek eltérő automatizálási igényét. A nagy szériában történő gyártás sokszor igazolja az automatizálás fokozását, de a De Tomaso esetében nem ez a helyzet, mert az kis mennyiségű gyártást tervez mind Cutróban, mind az alternatív helyszíneken. Ugyanígy az alternatív helyszíneken a gyártás mennyisége azonos maradna.

(55) Az idáig ismertetett aspektusok azt a következtetést sugallják a Bizottságnak, hogy a Cutróban és az alternatív helyszíneken megvalósítható beruházások közötti igen jelentős költségeltérést csak az magyarázhatja, hogy az összehasonlított projektek természete nagyon eltérő. Ezt a következtetést támasztja alá az Olaszország által nyújtott, bizonyos műveletekre vonatkozó beruházások részletes leírása.

(56) A későbbi tájékoztatás valóban azt mutatja, hogy a cutrói projekt egy olyan, nagyon modern és teljesen automatizált rendszerből áll, amelyet nagy szériás termelésre terveztek, míg az alternatív projekt az alacsony automatizálási fokkal rendelkező kis szériás gyártás elvén alapszik. Az alábbiakban felsorolt példák világosan mutatják az összehasonlított projektek eltérő természetét:

a) Cutróban a Simbir modell összeszerelése esetében a szélvédő felszereléséhez egy több mint 2 millió eurós beruházással tökéletesen és teljesen robotizált munkahely létrehozását tervezik. Ezt a berendezést a kézi beszerelés helyett általában akkor alkalmazzák, ha igen nagyszámú kibocsátást terveznek, jóval többet, mint a szóban forgó projektben tervezett 50 ezer darabot. A temesvári projektben semmilyen ehhez hasonló terv nem szerepel;

b) hasonló módon Cutróban a Simbir modell összeszereléséhez a műszerfal beszerelését, a frontális elemek összeszerelését, a tetőpaneleket, az ülések és az ajtók elhelyezését robotok végeznék. A temesvári projektben semmilyen hasonló berendezés nem szerepel;

c) a sportautók sajtolására és hegesztésére Cutróban egy nagyon költséges lézervágóval ellátott munkaállomás van tervbe véve, míg Modenában semmi hasonlót nem találunk;

d) a cutrói beruházásban szerepel egy költséges metrológiai berendezés, amely tökéletesen fel van szerelve és egy a gépjárműtest, ami az alkomponensek koordinátáira alapozott mérési rendszerrel van ellátva. Semmilyen hasonlót nem terveznek az alternatív helyszíneken;

e) a cutrói telephelyre nagyon bonyolult minőségellenőrzési rendszereket terveztek a beérkező áruk vizsgálatára, ami ellentmond az általános gyakorlatnak, amely szerint a minőség-ellenőrzés a szállító felelőssége. Az alternatív megoldásban nem szerepel ilyen kapacitás;

f) a cutrói beruházási tervekben az összeszerelő gépsorok ellenőrzésére és vizsgálatára egy centralizált számítástechnikai rendszer szerepel. Hasonló rendszer nincs beállítva az alternatív megoldásba, noha a végtermékeknek ugyanolyan minőségi kívánalmaknak kell megfelelniük;

g) Cutro egy állandóan működő képzési központ létesítését is magába foglalja, amely multimédiás berendezésekkel van ellátva és a szállítók alkalmazottainak is rendelkezésére áll. Ugyanilyen létesítmény nem szerepel az alternatív helyszínen;

h) Cutróban a beruházáshoz egy motor próbapad is tartozik. Ez az infrastruktúra lehetővé tenné a De Tomaso számára, hogy standard minőségellenőrzéseket, és befejező szerelést is végezzen, valamint azt, hogy külső beszállítóktól beszerzett és a Cutróban beszerelt motorokkal (a sportautók számára a benzinmotorokkal és a Simbir modell számára a dízelmotorokkal) kapcsolatos kutatási és fejlesztési tevékenységet fejlesszen ki. Az alternatív helyszínen a De Tomaso a standard minőség-ellenőrzést és a végső befejező szerelést egy független társasággal végeztetné (Modenában) vagy a beszállítóval (Temesváron), és nincs tervbe véve kutatás-fejlesztési tevékenység.

(57) Mindezeket az elemeket figyelembe véve a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a cutrói telephelyre tervbe vett gépek és berendezések, szerszámok, nyomóformák, beszállítói lízingdíjak beruházási költségei túl magasak és nem hasonlíthatók az alternatív megoldás költségeihez. A rendelkezésre álló tájékoztatás alapján és a gépjárműiparban járatos külső szakértő segítségével a Bizottság megállapította, hogy az alternatív helyszínek közötti különbségek, ami a jól kiépített beszállítói hálózat meglétét, a munkaerőköltségeket, a törvényi szabályozást, a munkaerő szakképzettségét illeti, mintegy 25 %-os hátrányt támasztanak Cutróban az alternatív helyszínekkel szemben. Következésképpen a Bizottság azt állapította meg, hogy Cutróban a gépekkel és berendezésekkel, a szerszámokkal és présformákkal és a beszállítói lízingdíjakkal kapcsolatos támogatható beruházási költségek összesen 94 530 690 eurót ([9]) tesznek ki szemben az Olaszország által megjelölt 165 381 681 eurós összeggel.

(58) A Bizottság a fent említett és a támogatható költségekre vonatkozó becsléssel kapcsolatban megjegyzi, hogy nem az ő feladata annak megállapítása, hogy Cutróban milyen beruházásokat kell megvalósítani, és melyeket nem kell végrehajtani, hanem az, hogy a De Tomaso által megvalósítani kívánt beruházások a gépjárműipar ágazati rendelete értelmében összehasonlíthatók-e az alternatív helyszíneken megvalósíthatókkal, és ebből következően támogathatók-e. Másodsorban a Bizottság felhívja a figyelmet arra, hogy nem volt lehetősége az alternatív beruházások részletesebb összehasonlításának elvégzésére, mivel Olaszország azt állítja, hogy az nem megvalósítható. A Bizottságnak tehát azokra a tájékoztatásokra kellett hagyatkoznia, amelyeket a rendelkezésére bocsátottak.

(59) A Bizottság megállapítja tehát, hogy a projekt támogatható költségeinek teljes összege 136 061 346 euró ([10]) jelenértékben kifejezve. Következésképpen a cutrói regionális hátrány kiszámításánál csak ezeket a beruházásokat vette figyelembe. ez a módosítás azt eredményezte, hogy a beruházási költségek hátrányos volta címén és a további támogatható költségek címén elszámolható összeg 89 757 129 euróról 18 906 138 euróra ([11]) csökkent.

(60) A Bizottság megvizsgálta az Olaszország által a KHE-ben elvégzett működési költség-összehasonlítást is, magának Olaszországnak az eljárás megindításával kapcsolatban tett megjegyzéseivel egyetemben. Ami a munkaerőigényt illeti, a Bizottság elfogadja az Olaszország által a vezetők és a termeléssel közvetlen kapcsolatban nem álló adminisztratív személyzet számával kapcsolatos helyesbítését. Mindazonáltal a Bizottság megállapítja, hogy az alkalmazottak számának emelkedését nem megfelelően vezették be a KHE-be a munkaerőköltségek céljára. Tudniillik a KHE-ben az alternatív megoldás esetében az alkalmazottak számát 2009-re 642 személyben adták meg, míg az igazoló dokumentációban szereplő adat 685. A Bizottság ez utóbbi adatot tekinti helyesnek, következésképpen ilyen értelemben módosította a KHE-t. Az alternatív megoldásban a teljes munkaerőköltség tehát 23 448 521 euróról 28 526 739 euróra emelkedik és az erre a kiadási tételre jutó hátrány értéke 5 078 218 euróval csökken (62 658 707 euró 67 736 925 helyett).

(61) Ami a külföldre történő szállítás költségeit illeti a Bizottság elfogadja Olaszország kiigazítását, miszerint az ilyen jellegű költségekkel szembeni hátrányt 745 269 euróra csökkenti (eredetileg az olasz hatóságok 754 916 eurót számoltak).

([9]) (Gépekre és berendezésekre, présformákra és beszállítói lízingdíjakra fordítható beruházási költségek az alternatív helyszínen) x (1+cutrói hátrány százaléka) = 75 624 552 [ld. az előző, 46. pontot] x 1,25 = 94 530 690.

([10]) A telekre, építményekre és építkezésre jutó támogatható összeg (41 530 657) [ld. a 45. pontot] + gépekre, berendezésekre, szerszámokra, présformákra és beszállítói lízingdíjakra jutó támogatás (94 530 690) [ld. az 59. pont] = 136 061 346.

([11]) Az összes hátrány kompenzálása, ami a gépekre és berendezésekre, a szerszámokra és présformákra és a beszállítói lízingdíjakra vonatkozó beruházási költségeknek felel meg: (94 530 690) [ld. az 59. pontot] – ezeknek a kiadásoknak az összes költsége az alternatív helyszínen (75 624 552) [ld. a 46. pontot] = 18 906 138.

(62) A vizsgálat módosítása a költség/haszon vonatkozásában változást eredményez az Olaszország által bejelentettekhez képest. A módosított KHE szerint a cutrói nettó költségek tekintetében 82 310 114 euró ([12]) hiány mutatkozik 2003-as értéken. (a bejelentett 158 248 977 euróhoz képest). Ebből a projekt számára 60,49% ([13]) hátrány következik (az eredetileg bejelentett 76\mathchar"762C 48% szemben).

(63) Végül a gépjármű ágazati rendelet 3.2. pont d) alpontja alapján a Bizottság megvizsgálta a kiigazítás kérdését, vagyis a beruházót az adott régióban megvalósítandó beruházásra ösztönző támogathatósági intenzitás emelésének kérdését. Világos, hogy a beruházás megvalósítása után a De Tomaso erőteljesen növelni fogja gyártókapacitását, tekintve, hogy jelenleg igen kis szériákat állít elő. A gépjármű ágazati rendeletnek megfelelően a KHE-ből következő „regionális hátrány arányát" egy százalékponttal tehát csökkenteni kell (jelentős „versenytorzítás" okán, amelyet egy olyan régióban megvalósított beruházás okoz, amelyre a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) pontja alkalmazható). Tehát a végleges arány 59,49% NTI, ami alacsonyabb a Kalábriában a nagyvállalatokra alkalmazott 50 %-os regionális BTI plafonértéknél (ez a plafonérték a szóban forgó projekt esetében 73,83% BTI-nek felel meg) és a KKV-khez viszonyítva még alacsonyabb. Minthogy minden esetben a projektre vonatkoztatható „regionális hátrány aránya" alacsonyabb a 73,83%-os BTI regionális maximumnál nem szükséges megállapítani, hogy a De Tomaso KKV-nak számít-e vagy sem.

V. **KÖVETKEZTETÉS**

(64) A Bizottság a közös piaccal összhangban lévőnek tartja azt a regionális támogatást, amelyet Olaszország a De Tomasonak nyújtani óhajt a szóban forgó projekt megvalósításához, amennyiben intenzitása nem magasabb, mint a támogatható költségek 59,49%-os BTI-je. A Bizottság úgy véli, hogy a szóban forgó projektnek nyújtható támogatás 2003-as árakon 136 061 346 eurónak felel meg (5,06% felértékelési rátát alkalmazva). A Bizottság tehát a BTI 80 949 501 eurós szint erejéig (2003-as értéken, 5,06%-os felértékelés rátával számolva) tartja a közös piaccal összeegyeztethetőnek az Olaszország által a De Tomasonak erre a projektre nyújtani kívánt támogatást.

(65) Minden egyéb, a szóban forgó beruházási projekt javára megítélt állami támogatás összeegyeztethetetlen a közös piaccal.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az a támogatás, amelyet Olaszország a Società Consortile De Tomaso S.r.l.-nek és az UAZ Europa S.r.l.-nek szándékozik nyújtani a Szerződés 87. cikk (1) bekezdése értelmében 2003-as értéken, 5,06 %-os felértékelés rátával számolt, bruttó támogatási értékben kifejezve 80 949 501 eurós szint erejéig a közös piaccal összeegyeztethető.

2. cikk

Minden olyan támogatás, amelyet Olaszország az 1. cikkben meghatározott értéken felül kívánna nyújtani a Società Consortile De Tomaso S.r.l.-nek és az UAZ Europa S.r.l.-nek a szóban forgó projekt megvalósítása céljából, összeegyeztethetetlen a közös piaccal.

3. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2005. január 19-én.

a Bizottság részéről

Neelie KROES

a Bizottság tagja

([12]) 18 906 138 (beruházási költségek [ld. a 61. pontot]) + 62 658 707 (operatív költségek [ld. a 62. pontot]) + 745 269 (szállítási költségek [ld. a 63. pontot]) = 82 310 114.

([13]) $\frac{\text{Nettó hátrány költségben kifejezve}}{\text{Beruházás}} = \frac{82\ 310\ 114}{136\ 061\ 346} = 60{,}49\ \%$ [az új, előzetesen módosított beruházási költségekre ld. a 61. pontot].