II

(Aktai, kurių skelbti neprivaloma)

KOMISIJA

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2005 m. sausio 19 d.

dėl valstybės pagalbos, kurią Italija ketina suteikti bendrovėms „Società Consortile De Tomaso srl“ ir „UAZ Europa srl“ – „De Tomaso“ grupės narėms

(pranešta dokumentu Nr. C(2005) 40)

(tik tekstas italų kalba yra autentiškas)

(Tekstas svarbus EEE)

(2006/260/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 88 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į sutartį dėl Europos ekonominės erdvės, ypač į jos 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas pagal nurodytus straipsnius [1],

kadangi:

I. PROCEDŪRA

(1) 2002 m. gruodžio 18 d. Italijos valdžios institucijos pranešė Komisijai apie regioninę paramą bendrovėms „Società Consortile De Tomaso srl“ ir „UAZ Europa srl“. 2003 m. vasario 4 d. Komisija paprašė papildomos informacijos. Italijos valdžios institucijos kovo 12 d. ir balandžio 22 d. paprašė atidėti galutinį atsakymo terminą, o atsakymą atsiuntė 2003 m. gegužės 26 d.

(2) Dėl šios pagalbos 2003 m. liepos 24 d. Komisija laišku informavo Italiją apie sprendimą pradėti procedūrą, numatytą Europos bendrijos steigimo sutarties 88 straipsnio 2 dalyje.

(3) Sprendimas pradėti procedūrą buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* [2]. Komisija pakvietė suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas.

(4) Komisija pastabų iš suinteresuotųjų šalių negavo.

(5) Italija savo pastabas pateikė procedūros pradžioje – 2003 m. spalio 13 d. 2004 m. vasario 6 d. Komisija paprašė Italijos pateikti paaiškinimus, o vasario 17 d. surengė Komisijos tarnybų, Italijos valdžios institucijų ir suinteresuotos bendrovės atstovų susitikimą. 2004 m. balandžio 23 d. Italija raštu pateikė papildomos informacijos. Balandžio 30 d. Italijos ministras, atsakingas už gamybinę veiklą, pristatė Komisijai raštą, kuriuo paprašė išankstinio sprendimo dėl diskutuojamo objekto. Komisija į šį raštą atsakė 2004 m. birželio 18 d.

II. DETALUS PAGALBOS PRIEMONĖS APIBŪDINIMAS

(6) Buvo numatyta pagalbą skirti bendrovėms „Società Consortile De Tomaso srl“ ir „AZ Europa srl“ – „De Tomaso“ grupės narėmis (toliau – „De Tomaso“). Šiuo metu „De Tomaso“ gamina labai nedidelį galingų sportinių automobilių skaičių. Italijos nuomone, „De Tomaso“ priskiriama prie mažų ir vidutinių įmonių, remiantis 2001 m. sausio 12 d. Komisijos reglamente (EB) Nr. 70/2001 dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo valstybės pagalbai mažoms ir vidutinėms įmonėms [3] (toliau – MVĮ reglamentas) pateikiamu apibrėžimu.

Projektas

(7) „De Tomaso“ ketina įsteigti naują gamybos įmonę, kurios pajėgumai leis:

[1] OL C 188, 2003 8 8, p. 3.
[2] Žr. 1 išnašą.
[3] OL L 10, 2001 1 13, p. 33.

a) per metus galutinai surinkti apie 40 tūkstančių vienetų rusų transporto priemonių gamintojo UAZ sukurto „Simbir“ modelio visureigių transporto priemonių;

b) per metus pagaminti apie 8 tūkstančius vienetų „Vallelunga“ modelio sportinių automobilių ir apie 300 vienetų prabangių „Pantera“ modelio sportinių automobilių.

Projektas bus pradėtas įgyvendinti, kai Komisija pagalbą patvirtins. Darbus ketinama baigti 2006 m. Automobilių gamyba būtų pradėta 2005 m.

(8) Projektas turėtų būti įgyvendinamas Kalabrijoje – Italijos Cutro regione. Pagal Sutarties 87 straipsnio 3 dalies a punktą Kalabrijos regioninės pagalbos bendrasis subsidijos ekvivalentas (*) (BSE) 2000–2006 m. lygus 50 %. Pagalbos teikimo laikotarpis: 2000–2006 m.

(9) Italijos valdžios institucijų nuomone, projektas yra mobilus – „De Tomaso“ analizuoja galimas projekto įgyvendinimo vietas: Timisoara (Rumunija), modelių „Simbir“ gamybai, ir Modena (Italija), modelių „Vallelunga“ ir „Pantera“ gamybai. Jei bus pasirinkta Timisoara, tai bus visiškai naujos gamyklos statyba, o pasirinkus Modeną bus išplėsta esanti „De Tomaso“ bendrovė – čia gaminamas nedidelis galingų sportinių „Guara“ modelio automobilių skaičius. Beje, šių automobilių gamyba reikalauja didelių gamybos kaštų.

(10) Pranešime teigiama, kad „De Tomaso“ ketina investuoti nominalią 218 760 000 EUR sumą (dabartine verte 206 912 337 EUR, kuri apskaičiuota prie 2003 pagrindinių metų pridėjus 5,06 % diskonto normą ([4])). Italijos valdžios institucijos nustatė, kad bendra investicijų suma yra priimtina.

Teisinis pagrindas ir pagalbos sumos

(11) Komisija pritarė, kad minėta pagalba pagal dviejų pakopų planą būtų suteikta dviem bendrovėms, priklausančioms „De Tomaso“ grupei. Pirmoji tiesioginė finansinė 9 519 817 EUR pagalba, skirta „UAZ Europa srl“, buvo patvirtinta 2001 m. balandžio mėn. Antroji 168 490 000 EUR suma bendrovei „Società Consortile De Tomaso srl“ patvirtinta 2002 m. rugpjūčio mėn. Finansinė pagalba bus pervesta 2004–2008 m. Pagalba atitinka Komisijos patvirtintą sistemą ([5]), numatytą pagal įstatymą dėl *Priemonių, skiriamų gamybinei veiklai skatinti ekonominį sąstingį patiriančiose teritorijose* (toliau – Įstatymas Nr. 488/1992) ir pagal įstatymą „Dėl finansinės pagalbos priemonių racionalizavimo“ (toliau – Įstatymas Nr. 662/1996).

(12) Kadangi abu finansinės pagalbos projektai susiję su tuo pačiu automobilių gamybos projektu, Italijos valdžios institucijos jas sujungė. Iš viso finansinė pagalba „De Tomaso“ išaugtų iki 178 008 817 EUR (dabartine verte 155 640 104 EUR kuri apskaičiuota prie 2003 pagrindinių metų pridėjus 5,06 % diskonto normą). Pagalbos dydis, remiantis atitinkamomis Italijos tarnybomis, sudaro 75,22 % BSE.

(13) Italijos nuomone, į šį projektą nebuvo įtraukta jokia kita pagalba arba finansavimas.

Procedūros pradėjimo pagrindas

(14) 2003 m. liepos 23 d. sprendimu pradėti procedūrą Komisija išreiškė abejonių dėl bendrovės „De Tomaso“ priskyrimo prie mažų ir vidutinių įmonių (MVĮ). Komisija taip pat išreiškė abejonių dėl įvairių ekonominės naudos analizės (ENA) punktų, o ypač dėl šių:

a) pasirinktos ir kitų galimų vietų projektų palyginamumo;

b) ENA pateikto investicinių išlaidų palyginimo;

c) ENA pateikto veiklos išlaidų palyginimo, ypač atsižvelgiant į darbo ir transportavimo į užsienį išlaidas.

III. ITALIJOS PASTABOS

(15) 2003 m. spalio 13 d. Italija išsiuntė pastabas dėl procedūros pradėjimo. 2004 m. vasario 17 d. įvykusiuose susitikimuose ir 2004 m. balandžio 23 d. ir 30 d. išsiųstuose laiškuose Komisijai buvo pateikta kita informacija ir dokumentai.

(16) Svarstant „De Tomaso“ priskyrimo MVĮ klausimą Italija pateikė išsamią informaciją apie struktūrą, taip pat finansines bendrovės „Alejandro S.A.“ ataskaitas ir ištrauką iš pono De Tomaso testamento.

(17) Lyginant pasirinktą ir kitas galimas planuojamų įgyvendinti projektų vietas, anot Italijos, orientuotasi į analogišką gamybą. Nepritarta investicijas skirti į kitas vietoves, nes pasirinkta vietovė yra išskirtinai panaši į šiaurinę Italiją savo darbo kaštais ir socialinių reikalų, saugos ir aplinkos apsaugos įstatymine baze, čia trūksta kvalifikuotos darbo jėgos ir gamybos tradicijų.

(18) Pasak Italijos, situacija pasirinktose vietose yra labai skirtinga: Modena mieste darbo jėga yra šiek tiek kvalifikuotesnė, nes čia yra daugybė automobilių tiekėjų ir gamintojų. Timisoara mieste galima gauti kiek brangesnės reikiamos darbo jėgos, kuri atitiktų Cutro miesto darbo kaštus. Be to, Timisoara miestas tinkamas gaminti „Simbir“ modelį logistine prasme.

(*) Klaida: grynosios pinigų vertės, ne bendrasis subsidijos ekvivalentas.

([4]) 5,06 % diskonto norma yra pateikta lentelėje „Valstybės pagalba – orientacinės ir diskonto normos (procentais) nuo 1997 rugpjūčio 1 d.“ (žr. http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/others/reference_rates) ir atitinka 2002 m. (pranešimo pasirodymo metai) normą.

([5]) 2000 m. liepos 12 d. Komisijos sprendimas, paskelbtas OL C 78, 2000 9 30, p. 26, neteikti prieštaravimų atvejui Nr. 715/99.

(19) Italija pakartotinai mini strateginę projekto naudą – Cutro pramoninės zonos plėtrą. Aukšto technologinio lygio gamyba reikš kartu ir tobulesnę gamybą, ir naujesnę techniką ir naudojamas naujesnes detales, čia „De Tomaso“ galėtų ieškoti naujų savo veiklos sprendimų ir jų įgyvendinimo. Projektai, kuriuos būtų buvę galima vykdyti kitos galimose vietose, būtų labiau orientuoti į technologinius ir tradicinius sprendimus.

(20) Remdamasi tokiais pasvarstymais Italija teigia, kad Komisijos prašymas palyginti identiškus projektus yra klaidingas ir klaidinantis, kadangi tektų lyginti tik „galimus“ sprendimus, neparemtus realiais šias investicijas darančios bendrovės ketinimais.

(21) Italija taip pat mano, kad palyginti alternatyvius sprendimus paveiksmiui, kaip tai numatyta Komisijos PNA, nėra įmanoma, kadangi reikia lyginti kiekvieną alternatyvų projektą kaip visumą, o tai „De Tomaso“ gali padaryti tik pasirinkus tikslią vietą.

(22) Italija atsiuntė naujos detalesnės informacijos, kur teigiama, kad yra galimybė investuoti Cutro ir kitose alternatyviose vietose ir ten vykdyti sportinių automobilių (Cutro vietoje Modena) spaudimo, virinimo ir dažymo, taip pat „Simbir“ modelio (Cutro vietoje Timisoara) galutinio surinkimo ir dažymo darbus.

(23) Pasak Italijos, dauguma investicijų, numatytų Cutro, kitu atveju būtų nereikalingos, kadangi būtų galima vykdyti aptartas operacijas (dažymą ir motorų išbandymą) arba panaudoti vietoje esančias infrastruktūras (išbandymų vietą šalia Modena). Sportinių automobilių dažymo klausimu Italija apskaičiavo ir pateikė informaciją, kiek reikėtų investuoti į naują dažymo įrenginį Modena, norėdama įrodyti, kad įrengti dažyklą Modena gamykloje būtų buvę pigiau, nei perkelti ją į užsienį. Tai, beje, nežymiai pablogintų Cutro padėtį. Kalbėdama apie motorų išbandymo stakles Italija pabrėžia, kad jų instaliavimas Cutro suteiktų galimybę „De Tomaso“ kurti specialius motorų modelius ateities gamybai.

(24) Atsižvelgdama į PNA aspektus Italija teigia, kad nustatytas darbo jėgos abipusio poreikio skirtumas yra dėl klaidos PNA, o alternatyvioje situacijoje neatsižvelgta į vadovų ir darbuotojų, nepriklausančių rankinės gamybos gamintojams, skaičių, todėl Modena darbo jėgos poreikis būtų mažesnis, nes dažymo darbus būtų galima atlikti ir užsienyje. Atsižvelgdama į šiuos du faktus Italija daro išvadą, kad alternatyviose situacijose darbo jėgos poreikis būtų analogiškas.

(25) Transportavimo į užsienį kaštų klausimu Italija pateikė atnaujintos informacijos ir dokumentų, susijusių su „Simbir“ modelio iš Timisoara transportavimo išlaidomis, pagal kuriuos, šie kaštai nebūtų aukštesni, jei būtų transportuojama iš Cutro, o ne iš Timisoara.

(26) Galiausiai Italija teigia, kad ši bendrovė ima justi neigiamą šio ilgai trunkančio proceso poveikį.

IV. **PAGALBOS ĮVERTINIMAS**

(27) Italijos minimą sumą, kaip pagalbą, bendrovei „De Tomaso“ galima suteikti iš valstybės remiantis Europos bendrijos sutarties 87 straipsnio 1 dalimi. Pagalba galėtų būti teikiama tiesiogiai iš valstybės arba iš atitinkamų valstybės institucijų. Be to, ši finansinė pagalba išauga dėl nemažo projekto finansavimo procento, taigi dėl išaugančios naudos „De Tomaso“ gali būti iškreipta konkurencija Sąjungos viduje. Automobilių rinkoje gali atsirasti komercinių pasikeitimų tarp šalių narių. Italija to neužginčijo.

(28) Sutarties 87 straipsnio 2 dalyje nustatomi su bendra rinka suderinami pagalbos būdai. Atsižvelgiant į aplinką ir pagalbos svarbumą, taip pat geografinę bendrovės vietą, numatytai investicijai nėra taikomos tokie šios dalies punktai: a, b ir c. 87 straipsnio 3 dalyje įvardijami kiti pagalbos būdai, galimi suderinti su bendrąja rinka. Komisija tvirtina, kad projektas turėtų būti vykdomas Calabria regione, o tai atitinka 87 straipsnio 3 dalies a punkto normas, t. y. maksimali finansinė pagalba regionams, atitinkanti 50 proc. grynosios pinigų vertės (FPG), skirtos didžiosioms bendrovėms ([6]).

(29) Anot Komisijos, naudos gavėja yra „De Tomaso“ arba grupė, kuriai priskiriamos bendrovės „Società Consortile De Tomaso srl“ ir „UAZ Europa srl“. Joms ir būtų skiriama finansinė pagalba. Veikla, kuria ketina užsiimti „De Tomaso“, – automobilių gamyba ir surinkimas. Taigi ši bendrovė užsiima automobilių gamyba pagal bendrą valstybės automobilius gaminančioms bendrovėms teikiamos pagalbos tvarką ([7]) (toliau – „pagalba automobilių gamybos sektoriui“), taikomą aptariamam projektui. Apie finansinę pagalbą automobilių gamybai Komisija buvo užsiminusi ir iki 2003 m. sausio 1d.

([6]) Remiantis MVĮ (mažos ir vidutinės įmonės) reglamento 4 straipsnio 3 dalimi, kai MVĮ investicija vykdoma regionuose, kuriems gali būti teikiama pagalba pagal Sutarties 87 straipsnio 3 dalies a punktą, didžiausia projekto pagalbos suma, numatyta Komisijos patvirtintame dokumente, gali būti padidinta 15 proc. visos valstybės skiriamos pagalbos sumos, jei bendras grynasis pagalbos intensyvumas neviršija 75 proc.

([7]) OL C 279, 1997 9 15, p. 1 ir OL C 368, 2001 12 22, p. 10.

(30) Tiek bendra projekto suma, tiek pagalbos suma yra aukštesnės už maksimalius automobilių verslą reglamentuojančiame akte nustatytus dydžius. Maksimalūs dydžiai: a) bendra projekto vertė lygi 50 milijonų eurų; b) bendra finansinė pagalba projektui nepriklausomai, ar tai valstybės pagalba, ar kitų viešųjų institucijų pagalba, lygi 50 milijonų eurų. Italijos institucijos, numatydamos finansinę pagalbą „De Tomaso“ laikėsi Europos bendrijos sutarties 88 straipsnio 3 dalies.

(31) Pagal automobilių gamybos taisykles Komisija turi užtikrinti, kad pagalba būtų suteikta reikiamu projektui vykdyti momentu, būtų paskirstyta tolygiai siekiant išspręsti galimus sunkumus. Abiejų šių kriterijų – reikiamo momento ir tolygaus paskirstymo – turi būti tinkamai laikomasi, kad Komisija leistų suteikti valstybinę pagalbą automobilių gamybos sektoriui.

(32) Pagal 3.2 dalies a punktą dėl automobilių sektoriaus taisyklių, siekdamas įrodyti regionų pagalbos reikalingumą, pagalbos teikėjas turi pateikti aiškius įrodymus, kad projektui skiria kita tinkamą vietovę, atitinkančią ekonominius reikalavimus. Jei projektą sudaro anksčiau buvusios gamyklos modernizavimas ir racionalizavimas arba jei grupė nėra turėjusi alternatyvios naujos arba turėtos gamybinės linijos, bendrovė, norėdama priimti teikiamą finansinę pagalbą, būtų priversta įgyvendinti projektą pačios pasirinktoje vietovėje net ir negavusi pagalbos. Taigi galima daryti išvadą, kad negalima leisti teikti regioninės pagalbos projektui, kurio nebūtų galima perkelti į kitą geografinę vietą.

(33) Minimu atveju būtų galima keisti projekto įgyvendinimo geografinę vietą iš vietovės Cutro – rinkti modelio „Simbir“ automobilius Timisoara (Rumunija) ir gaminti „Vallelunga“ ir „Pantera“ modelių automobilius Modena (Italija). Komisijos sprendimu Italija pateikė pakankamai dokumentų savo tvirtinimams pagrįsti, kur buvo išnagrinėtos alternatyvios vietos, programos, schemos ir galimi detalių tiekėjai.

(34) Atsižvelgdama į investavimo pobūdį (projektas visiškai naujoje, dar neišbandytoje vietovėje) ir į gautus dokumentus Komisija daro išvadą, kad projektas gali būti mobilus – vykdomas alternatyvioje vietoje.

(35) Remdamasi 3.2 dalies b punktu dėl automobilių sektoriaus taisyklių Komisija nustato, ar išlaidos, susijusios su projekto mobilumu, yra prieinamos, ar ne, o pagal minėtos 3.2 dalies c punktą ji turi apsidrausti, kad numatyta pagalba tiktų ketinamoms spręsti regioninėms problemoms. Šiuo tikslu naudojamasi PNA.

(36) PNA atsižvelgiant į mobilumą palyginamos lėšos, kurias investuotojas skiria regione numatytam projektui įgyvendinti, su lėšomis, kurių reikėtų tokiam pačiam projektui kitoje vietoje įgyvendinti. Šitaip lyginant vietoves gali išryškėti ir neigiamos numatyto regiono savybės. Komisija leidžia teikti pagalbą regionams, jei tai nėra nuostolinga, o nuostolių gali atsirasti, jei investicija būtų skirta gamyklai, kuria naudojamasi projektų lyginimo metu.

(37) Remiantis 3.2 dalies c punktu dėl automobilių sektoriaus taisyklių PNA Cutro neigiamos savybės, kitaip nei Timisoara ir Modena, vertinamos remiantis penkerių metų laikotarpiu, atsižvelgiant į tai, kad projektas vykdomas visiškai naujoje vietoje. Laikotarpis, pateiktas atitinkamų Italijos tarnybų, 2005–2009 m. arba trimetis (*) planas pradedamas skaičiuoti nuo gamybos pradžios, kaip tai numatyta automobilių sektoriaus taisyklių Priedo Nr. I 3.3 dalyje. PNA parodo grynąjį trūkumą eurais 158 248 977, pagal esamą pinigų vertę Cutro vietovėje, lyginant su alternatyviomis vietovėmis. Taigi daroma išvada, kad projektų „regioninių trūkumų intensyvumas“ būtų 76,48 proc. ([8])

(38) Kaip parengiamąjį techninės dalies aspektą Komisija pastebi, kad PNA, pateiktoje Italijos, atramos metais paimti 2003 m. Tačiau 2002 m. yra tikslūs metai, t. y. metai, kuriais apie numatytą paramą buvo informuota Komisija. Kadangi teisingą 2002 m. taikytą (5,06 proc.) mokestį galima palikti kaip korekciją metams, apie kuriuos kalbame, atsižvelgiant į tai, kad dydis ir skaičiai tikrai nesikeis.

(39) Kalbant apie pagrindinius PNA aspektus, vertindama iš Italijos gautą informaciją Komisija naudojosi užsienio eksperto (iš automobilių gamybos sektoriaus) pagalba. Buvo patvirtintos abejonės dėl projekto, susijusios su projektų įgyvendinimo lyginimu Cutro ir alternatyvioje vietovėje. Priežastys, dėl kurių priimta tokia išvada, išdėstytos 40–63 punktuose.

(*) Klaida: penkiametis, ne trimetis.

([8]) trūkumoprocentas $= \frac{\text{Investicijos}}{\text{Grynosios išlaidos}}$ (abu esamos vertės).
Esamu momentu investicija išauga iki 206 912 337 eurų [žr. 10 punktą].
Regiono trūkumo procentas $= \frac{158\ 248\ 977}{206\ 912\ 337} = 76{,}48$ proc.

(40) Kaip pastebėta sprendime dėl proceso pradėjimo, Komisija nuosekliai aiškino su tuo susijusį įsakymą dėl „identiškų projektų“, esantį automobilių gamybos sektoriaus taisyklėse, t. y. kad projektai turi būti skirti palyginamų automobilių gamybai, kiekiniam jų palyginimui, padedant palyginamiems gamybos projektams. Paprastai Komisija atsižvelgia į tai, kad gali būti skirtumų tarp projektų, vykdomų skirtingose vietovėse, pavyzdžiui, kalbant apie kokybinius galutinio produkto vertinimus arba apie skirtingus gamyklų automatizacijos lygius, susijusius su darbo kaštais. Šiaip ar taip Komisija nemano, kad turėtų būti lyginami iš esmės skirtingi projektai arba kad vienoje vietovėje turėtų būti daug investuojama į detales ir įrenginius, o ne į panašią gamybą palyginamoje vietovėje.

(41) Šiuo atveju informacija, pateikta Italijos, neleido Komisijai atlikti vidinio investicijos kaštų palyginimo. Italija savo pastabose dėl proceso pradėjimo teigė, kad investicija į alternatyvius sprendimus nėra galima pagal PNA palyginimą paveiksmiui, skirtingai nuo to, ką nurodo Komisija. Iš tiesų, remiantis informacija, kurią pateikė Italija, investiciniai projektai pasirinktoje Cutro vietovėje ir alternatyviose Modena ir Timisoara vietovėse yra iš esmės skirtingi pagal savo technologijas ir vertikalaus susiskirstymo lygius.

(42) Atsižvelgdama į šiuos apribojimus Komisija išanalizavo turimą informaciją norėdama išsiaiškinti įvairių investicijų priežastis ir užtikrinti, kad pagrindinis investicinių kaštų skirtumas būtų priimtinas pagal PNA. Norėdama sustiprinti savo vertinimą Komisija neginčija, kad projektai įvairiose vietovėse gali labai skirtis, pavyzdžiui, dėl skirtingų gamybos būdų. Šiaip ar taip Komisija turi užtikrinti, kad PNA leidžia reikšmingai įvertinti specifines pasirinktos vietovės kliūtis, o tai įmanoma tik palyginus alternatyvius projektus.

(43) Komisija atkreipia dėmesį, kad pirmiausia investiciniai kaštai Cutro vietovėje labai daug viršija investicinius kaštus alternatyviose vietovėse, visų pirma dėl žemės, pastatų ir statinių, įrenginių ir detalių, įrankių ir formavimo staklių leidimo naudotis tiekėjams. Komisija mano, kad žemės, pastatų ir statinių kainų skirtumą (41 530 657 eurų Cutro ir 10 084 237 eurų alternatyviose vietovėse), esantį PNA, iš vienos pusės galima pateisinti tuo, kad Rumunijoje šie kaštai yra daug žemesni nei Italijoje, o iš kitos pusės – kad „De Tomaso“ jau valdo Modena žemes ir dalį pastatų, reikalingų šiam projektui.

(44) „De Tomaso“ turėtų pasirūpinti naujais įrenginiais, detalėmis, formavimo staklėmis ir leidimu naudotis tiekėjams tiek Cutro, tiek alternatyviose vietovėse. Didelių investicinių išlaidų minėtoms sritims, patvirtintoms tarptautinių pirkimų dokumente, skirtumus (165 381 681 euras Cutro ir 75 624 552 eurai alternatyvioje vietovėje) galima paaiškinti tik tuo, kad Cutro projekte numatyta didelė automatizacija ir didesnė vertikali integracija.

(45) Komisija išanalizavo turimą informaciją, norėdama išsiaiškinti, ar tie kaštų skirtumai galėtų būti pateisinti ypatingomis skirtingų vietovių sąlygomis ir ar jie galėtų būti suderinti su esamais palyginimo reikalavimais, numatytais PNA.

(46) Komisija pastebi, kad Italija didesnį dėmesį skiria Cutro regiono darbo kaštams, o ne Timisoara (siekiant sumažinti darbo kaštus numatyta didesnė automatizacija), ir didelį dėmesį skiria socialinių reikalų, saugos ir aplinkos apsaugos įstatymams (siekiant vykdyti šiuos įstatymus reikalinga modernesnė ir sudėtingesnė įranga). Cutro ir Timisoara kaštų skirtumas atsiranda dėl žemesnės darbo jėgos kvalifikacijos (siekiant sumažinti rankų darbo jėgos stygių būtina didinti automatizaciją) ir dėl nuolatinių tiekėjų trūkumo (tam reikalinga vertikalesnė struktūra).

(47) Komisija pripažįsta, kad šie faktai gali lemti investicinių kaštų padidėjimą, bet nemano, kad tai gali paaiškinti ženklų patikrintų kaštų skirtumą.

(48) Pirmiausia nedideliam gamintojui „De Tomaso“ automatizavimas gali padėti sumažinti darbo jėgos poreikį tik iki tam tikro lygio: paprastai investuoti į automatizavimą naudinga, kai ketinama gaminti daug arba labai daug. Pasirinkus Cutro būtų sunku sumažinti darbo jėgos poreikį – kitaip nei kitų pasirinkimų atveju: pagal nurodytus skaičius PNA, 2009 m. Cutro būtų 786 darbuotojai, o Modena ir Timisoara kartu sudėjus – tik 685. Taip pat, atsižvelgiant į akcentuojamą vertikalią struktūrą Cutro (kurią taikant būtų priimama mažiau darbuotojų vidaus operacijoms), automatizavus didesnę dalį, vargu, ar bus sutaupoma personalo sąskaita.

(49) Antra, net jei ir iš tikrųjų Italijos socialinių reikalų, apsaugos ir aplinkos saugos įstatymai yra griežtesni nei Rumunijoje ir dėl to reikalauja didesnių investicijų, tai nėra taip reikšminga. Sprendžiami investicinius klausimus dėl vidutiniškai ilgo laikotarpio, automobilių gamintojai tikisi teisinės bazės pasikeitimų – neapsiriboja galiojančiais įstatymais. Rumunijos atveju vakarų Europos standartų atitikimas atrodo teisingas, turint omenyje Rumunijos galimą stojimą į Europos Sąjungą.

(50) Trečia, nebūtinai reikia didelio automatizavimo siekiant kompensuoti kvalifikuotos darbo jėgos stygių. Iš tiesų dažnai būna atvirkščiai: norint naudoti automatizuotus įrenginius, juos nuolat reikia prižiūrėti, o tam reikalinga aukštesnės kvalifikacijos darbo jėga – žemos kvalifikacijos darbuotojai dažnai to nesugeba.

(51) Galiausiai dėl nuolatinių tiekėjų trūkumo gali tekti daugiau orientuotis į didesnę vertikalią sistemą, o dėl to – ir į didesnes investicijas, tačiau kiekviena dėl tokios priežasties atsiradusi investicija turėtų būti tiesiogiai susijusi būtent su tiekėjų (esamų ar būsimų), reikalingų specialioms operacijoms, trūkumu. Dažnai susiduriama visai su priešingomis problemomis.

(52) Pavyzdžiui, pastabose dėl sprendimo pradėti projektą Italija pritarė minčiai, kad sportinių automobilių dažymas ne Modena būtų kliuvinys Cutro. Sustiprindama šį savo teiginį Italija pateikė kaštus, kurių prireikėtų norint Modena gamykloje turėti dažymo įrenginius, ir reikalingas investicijas jiems įsigyti, parodydama, kad PNA šis pakeitimas turi mažą įtaką ir gali būti labai nepalankus Cutro. Šiaip ar taip investiciniai kaštai, reikalingi dažyklai Modena įrengti, būtų daug mažesni nei Cutro (4,5 milijono eurų ir 6,3 milijono eurų), turint žemesnį automatizavimo lygį. Taigi didžioji investicijų dalis dažyklai Cutro būtų ne dėl nuolatinių tiekėjų trūkumo, o greičiau dėl pasirinktų skirtingų technologijų skirtingose vietovėse.

(53) Panašūs svarstymai kyla ir dėl Cutro išbandymų. Net jei ir iš tikrųjų Modena vietovėje „De Tomaso“ sportinių automobilių išbandymui galėtų naudoti esamą vietovės infrastruktūrą, ši infrastruktūra visiškai netiktų „Simbir“ ir „Timisoara“ modeliams. Italija tvirtina, kad „Simbir“ modelį reikia išbandyti gatvėse aplink gamyklą Rumunijoje. Tačiau Cutro numatyta speciali investicija modelio „Simbir“ išbandymo takams.

(54) Komisija pastebi, kad esamu atveju negalima remiantis kitais faktais pateisinti didesnį automatizacijos lygį skirtingose vietovėse. Paprastai investuoti į automatizaciją apsimoka, kai reikia gaminti didelius kiekius, o tai nepasakytina apie bendrovę „De Tomaso“, kuri ketina gaminti mažus kiekius tiek Cutro, tiek alternatyviose vietovėse. Alternatyviose vietovėse kokybės lygis būtų toks pat.

(55) Čia išdėstyti aspektai įtikino Komisiją padaryti išvadą, kad didelius investicinių kaštų skirtumus Cutro ir alternatyviose vietovėse galima paaiškinti tik vienu faktu, kad lyginami projektai yra labai skirtingi. Norėdama sustiprinti šią išvadą Italija pateikia išsamų kai kurių operacijų investicijų aprašą.

(56) Naujausia informacija rodo, kad Cutro projekte numatoma naudoti moderniausia visiškai automatizuota gamybos sistema, pritaikyta gaminti didelius kiekius, o kitas projektas paremtas mažu proceso automatizavimu ir mažais gamybos kiekiais. Toliau pateikiamuose pavyzdžiuose atskleidžiami lyginamų projektų skirtumai:

a) renkant modelį „Simbir“ Cutro numatyta daugiau nei 2 milijonus eurų skirti vienai automatizuotai operacijai, t. y. įdėti priekinį langą. Paprastai šis įrenginys pakeičia rankinio įdėjimą, tik didelės gamybos atveju, kai gaminama daugiau nei 50 tūkstančių vienetų. Jokios tokio pobūdžio investicijos nėra numatyta Timisoara;

b) taip pat renkant modelį „Simbir“ Cutro pultą įdėtų robotas, robotas taip pat surinktų priekines dalis ir stogo skydą, sutvarkytų sostus ir duris. Jokio panašus įrenginio nenumatyta Timisoara;

c) presuojant ir virinant sportinius automobilius Cutro numatyta gana brangi darbo fazė – pjovimas lazeriu; jokios analogiškos investicijos Modena nenumatyta;

d) Cutro ketinama naudoti gana brangią metrologinę sistemą, visiškai aprūpintą įrenginiais, turinčią matavimo sistemą, paremtą koordinatėmis tiek automobilio korpusui, tiek kitoms dalims. Jokios panašios investicijos nė vienoje alternatyvioje vietovėje nenumatyta;

e) Cutro numatyta labai sudėtinga sistema, skirta kontroliuoti atvežamų prekių kokybę, tai labai skiriasi nuo esamos praktikos, kai kokybės kontrolė paliekama tiekėjo atsakomybei. Kitur to nenumatoma;

f) Cutro surinkimui numatyta centralizuota ir kompiuterizuota montavimo ir diagnostikos sistema. Niekur kitus tokios sistemos nėra numatyta, nors galutinis produktas turi atitikti reikiamą minėtą kokybės lygį;

g) Cutro numatyta įrengti nuolatinio mokymo centrą, dotuojamą vidutinio lygio infrastruktūrų, kuriame galėtų mokytis ir tiekėjų darbuotojai. Niekur nėra numatyta analogiško centro;

h) Cutro numatoma atlikti motorų išbandymo darbus. Tai „De Tomaso“ leistų atlikti ne tik standartinius gaminių išbandymo darbus, bet ir vykdyti tyrimus, taip pat užsiimti iš užsienio tiekėjų nupirktų ir Cutro automobiliams sumontuotų motorų tobulinimu (sportiniams automobiliams benzinas, o „Simbir“ modeliui dyzelinas). Alternatyvaus sprendimo atveju „De Tomaso“ atliktų standartinius išbandymo darbus ne gamykloje, t. y. tai atliktų nepriklausoma bendrovė (Modena) arba motorų tiekėjas (Timisoara), ir nebūtų numatyta nei tyrimų, nei tobulinimo veiklos.

(57) Atsižvelgdama į visus šiuos punktus Komisija daro išvadą, kad numatyta finansinė pagalba įrenginiams ir detalėms, formavimo staklėms ir leidimui naudotis tiekėjams Cutro yra didelė ir nėra sulyginama su investiciniais kaštais alternatyvių sprendimų atveju. Remdamasi turima informacija ir užsienio (automobilių gamybos sektoriaus) eksperto pagalba Komisija nustatė, kad objektyvų vietovių skirtumą sudaro tiekėjų tinklas, darbo kaštai, įstatymai ir darbo jėgos kvalifikacija, o tai galima laikyti 25 proc. kliuviniu Cutro. Toliau Komisija daro išvadą, kad investiciniai kaštai įrenginiams ir detalėms, formavimo staklėms ir leidimui naudotis tiekėjams gali būti tinkami Cutro projektui, jei finansinė pagalba padidėtų iki 94 530 690 ([9]) eurų (Italija kalba apie 165 381 681 euro sumą).

(58) Atsižvelgdama į minėtus priimtinus kaštus Komisija pirmiausiai pabrėžia, kad jos tikslas nėra nuspręsti, kokios investicijos turėtų būti vykdomos arba nevykdomos Cutro – jos tikslas nustatyti, ar investicijos, kurias planuoja „De Tomaso“, būtų palyginamos pagal automobilių gamybos sektoriaus tvarkos taisykles su investicijomis, galimomis kitose vietovėse, ir ar tos investicijos yra galimos pagal teikiamos pagalbos taisykles. Antra, Komisija teigia, kad neturėjo galimybės atlikti detalaus alternatyvių projektų palyginimo, nes Italija mano, kad tai nėra įmanoma. Komisija turėjo remtis turima informacija.

(59) Komisijos išvada, kad bendra priimtina projekto kaštų suma gali padidėti iki 136 061 346 eurų ([10]) Nustatant Cutro regionines kliūtis buvo atsižvelgta tik į šias finansines investicijas. Šis pakeitimas leido sumažinti investicinių kaštus ir kitas reikalingas išlaidas nuo 89 757 129 iki 18 906 138 eurų ([11]).

(60) Komisija taip pat išanalizavo kaštų palyginimą, atliktą Italijos PNA, su pastabomis dėl projekto proceso, pateiktomis taip pat Italijos. Darbo jėgos poreikio klausimu Komisija priima Italijos pateiktus pataisymus dėl vadovų ir tarnautojų skaičiaus, nedirbančių rankinio darbo alternatyvių projektų atveju. Komisija pastebi, kad darbuotojų skaičiaus padidėjimas nebuvo tinkamai įtrauktas į PNA norint tinkamai apskaičiuoti darbo kaštus. Iš tiesų alternatyviame sprendime darbuotojų skaičius, nurodytas PNA 2009 m., yra 642, o aiškinamuosiuose dokumentuose nurodytas skaičius 685. Komisija mano, kad teisingas yra antrasis skaičius, ir jį taikė PNA. Taigi alternatyvaus sprendimo darbo kaštai padidėja nuo 23 448 521 iki 28 526 739 eurų, o alternatyvi šių duomenų išlaidų kliūtis sumažėja 5 078 218 eurų (62 658 707 eurai vietoje 67 736 925 eurų).

(61) Transportavimo išlaidų į užsienį klausimu Komisija priima Italijos pataisymą, kurį atlikus sumažėja 745 269 eurų santykinė kliūtis nuo bendros kaštų sumos (iš pradžių atitinkamos Italijos tarnybos buvo apskaičiavusios 754 916 eurų).

([9]) (Finansinė parama įrenginiams ir detalėms, formavimo staklėms ir leidimui naudotis tiekėjams) x (1+kliūties procentas Cutro) = 75 624 552 [žr. ankstesnį 46 punktą] x 1,25 = 94 530 690.

([10]) Priimtini žemės, pastatų ir statinių kaštai (41 530 657) [žr. 45 punktą] + priimtini įrenginių, detalių, formavimo staklių … kaštai (94 530 690) [žr.59 punktą] = 136 061 346.

([11]) Kiekvienos kliūties kompensacija kalbant apie įrenginių, detalių, formavimo staklių investicines išlaidas, lygias priimtiniems kaštams, apskaičiuotiems šiems duomenims (94 530 690) [žr. 59 punktą] – šių duomenų kaštai alternatyviose vietovėse (75 624 552) [žr. 46 punktą] = 18 906 138.

(62) Atlikti kaštų – naudos analizės pakeitimų rezultatai skiriasi nuo Italijos pateikiamų. Pakeista PNA nurodo Cutro kliūtį, lygią 82 310 114 eurų ([12]) grynosios vertės 2003 m. (vietoje bendros 158 248 977 eurų sumos). Taigi galiausiai projekto kliūties procentas yra 60,49 proc. ([13]) (skirtingai nuo pradžios procento, lygaus 76,48 proc.).

(63) Galiausiai remdamasi automobilių gamybos sektoriaus taisyklių 3.2 dalies a punktu Komisija išanalizavo derinimo klausimą – padidinti leistiną finansinę pagalbą, tai būtų kaip papildomas investitoriaus paskatinimas investuoti į aptariamą regioną. Aišku, investuodama „De Tomaso“ stipriai padidins savo gamybinius pajėgumus, nes šiuo metu šios bendrovės gamybos apimtys yra kaip niekada žemos. Laikantis automobilių gamybos sektoriaus taisyklių, „regiono kliūties procentas“, esantis PNA, sumažinamas vienu procentu (virš konkurencinio „išaugęs“ investicinio projekto procentinis santykis regione, kuriame taikoma Sutarties 87 straipsnio 3 dalies a punktas). Galutis procentas yra 59,49 proc. ESL žemesnis nei didžiausias regionų procentas, lygus 50 proc. ESN didelėms bendrovėms Calabria (didžiausias procentas šiam projektui atitinka 73,83 proc. ESL) ir, žinoma, MVĮ (mažos ir vidutinės įmonės). Kadangi bet kokiu atveju „regionų kliūties procentas“ lieka žemesnis nei maksimalus 73,83 proc. ESL regionų procentas, nėra būtina nustatyti, ar „De Tomaso“ priklauso MVĮ.

V. **IŠVADA**

(64) Komisija mano, kad regioninė finansinė pagalba, kurią Italija ketina suteikti „De Tomaso“ aptartam projektui, yra suderinama su bendrąja rinka, kol nebus viršyta parama, lygi 59,49 proc. ESL leistinų kaštų. Komisija mano, kad leistini aptariamo projekto kaštai išaugs iki 136 061 346 eurų 2003 m. vertės (būsimas 5,06 proc. mokestis). Komisija mano, kad regioninė finansinė pagalba, kurią Italija ketina suteikti „De Tomaso“ aptartam projektui, yra suderinama su bendrąja rinka, ir kuri neviršytų bendros eurų ESL sumos (2003 m. vertės būsimas mokestis 5,06 proc.).

(65) Bet kokia kita valstybės pagalba investiciniams projektams kaip aptartasis, nėra sulyginamas su bendrąja rinka.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Valstybės pagalba, kurią Italija ketina suteikti bendrovėms „Società Consortile De Tomaso srl“ ir „UAZ Europa srl“, yra suderinama su bandrąja rinka pagal Sutarties 87 straipsnio 1 dalį, taip pat bendra 80 949 501 euro suma atitinka 2003 m. finansinę pagalbą taikant būsimą 5,06 proc. mokestį.

2 straipsnis

Papildoma valstybės pagalba atsižvelgiant į bendrą grynąjį pagalbos intensyvumą, nurodytą 1 straipsnyje, kurią Italija ketina gauti bendrovėms „Società Consortile De Tomaso srl“ ir „UAZ Europa srl“ analizuojamam projektui vykdyti nėra suderinama su bendrąja rinka.

3 straipsnis

Šio sprendimo vykdytoja yra Italijos Respublika.

Priimta Briuselyje, 2005 m. sausio 19 d.

Komisijos vardu

Neelie KROES

Komisijos narė

([12]) 18 906 138 (investiciniai kaštai [žr. 61 punktą]) + 62 658 707 (veiklos kaštai [žr. 62 punktą]) + 745 269 (transportavimo kaštai [žr. 63 punktą]) = 82 310 114.

([13]) $\frac{\text{Grynosiosvertės kliūtis kaštais}}{\text{investicija}} = \frac{82\ 310\ 114}{136\ 061\ 346} = 60{,}49$ proc. [žr. 61 punktą naujiems investiciniams kaštams, ankstesnis pataisymas].