II

(Tiesību akti, kuru publicēšana nav obligāta)

KOMISIJA

KOMISIJAS LĒMUMS

(2005. gada 19. janvāris)

par valsts atbalstu, ko Itālija plāno īstenot attiecībā uz uzņēmumiem *Società Consortile De Tomaso srl* un *UAZ Europa srl*, abas no kurām pieder *De Tomaso* grupai

(izziņots ar dokumenta numuru K(2005) 40)

(Autentiska ir tikai versija itāļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2006/260/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

Ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 88. panta 2. punkta pirmo apakšpunktu,

Ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomisko zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

Uzaicinot ieinteresētās puses iesniegt savas atsauksmes attiecībā uz šiem noteikumiem [1],

Tā kā:

I. PROCEDŪRA

(1) Ar 2002. gada 18. decembra vēstuli Itālijas iestādes paziņoja Komisijai par plānu sniegt reģionālo atbalstu uzņēmumiem Società Consortile De Tomaso srl un UAZ Europa srl. 2003. gada 4. februārī komisija pieprasīja sīkāku informāciju. Pēc atbildes galīgā termiņa pagarināšanas lūgumiem 2003. gada 12. martā un 23. aprīlī Itālijas iestādes sniedza informāciju 2003. gada 26. maija vēstulē.

(2) Komisija 2003. gada 24. jūlija vēstulē informēja Itāliju, ka ir nolēmusi uzsākt procedūru, kas attiecībā uz atbalstu izklāstīta EK Līguma 88. panta 2. punktā.

(3) Komisijas lēmums uzsākt procedūru bija publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* [2]. Komisija aicināja ieinteresētās puses iesniegt atsauksmes.

(4) Komisija nesaņēma nekādas atsauksmes no ieinteresētajām pusēm.

(5) Itālija iesniedza atsauksmes, atbildot uz lēmumu, ar ko uzsāka procedūru 2003. gada 13. oktobrī. Komisija 2004. gada 6. februārī lūdz Itālijai paskaidrojumus. Komisijas amatpersonu, Itālijas iestāžu un uzņēmumu pārstāvju tikšanās notika 2004. gada 17. februārī. Itālija nosūtīja papildu informāciju 2004. gada 23. aprīļa vēstulē. Itālijas rūpniecības ministrs 2004. gada 30. aprīlī nosūtīja vēstuli Komisijai, kurā lūdza pieņemt steidzamu lēmumu šajā jautājumā. Uz šo vēstuli Komisija atbildēja 2004. gada 18. jūnijā.

II. SĪKS ATBALSTA APRAKSTS

(6) Plānoto atbalstu sniegs uzņēmumiem Società Consortile De Tomaso srl un UAZ Europa srl, kas veido De Tomaso grupas ("De Tomaso") daļu. De Tomaso grupa pašlaik aktīvi nodarbojas ar augstas klases sporta automašīnu ražošanu ļoti ierobežotos daudzumos. Saskaņā ar Itāliju De Tomaso ir mazais vai vidējais uzņēmums pēc 2001. gada 12. janvāra Komisijas Regulā (EK) Nr. 70/2001 dotās definīcijas par EK Līguma 87. un 88. panta piemērošanu valsts atbalstam maziem un vidējiem uzņēmumiem [3] ("MVU Regula").

Projekts

(7) De Tomaso plāno izveidot pilnīgi jaunu ražošanas uzņēmumu, kura nodrošinātā jauda pēc pabeigšanas būs:

[1] OV C 227, 23.9.2003, 2. lpp.
[2] Skatīt 1. atsauci
[3] OV L 10, 13.1.2001, 33. lpp. Regula, kuras jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 364/2004 (OV L 63, 28.2.2004, 22. lpp.).

(a) apmēram 40 000 vienību gadā apvidus automašīnas modeļa Simbir galīgā montāža, ko ražo Krievijas automobiļu rūpnīca UAZ;

(b) apmēram 8 000 vienību gadā sporta sedana modeļa Vallelunga un 300 vienību gadā luksa sporta modeļa Pantera ražošana.

Projektu plānots uzsākt, tiklīdz Komisija apstiprinās valsts atbalstu, un pabeigt 2006.gadā. Automobiļu ražošana sāksies 2005.gadā.

(8) Projektu īstenos Kutro, Kalabrijā. Kalabrija ir 87. panta 3. punkta a) apakšpunktā noteiktā zona, kuras reģionālā atbalsta griesti ir 50% dotācijas bruto ekvivalents (*) laikposmam no 2000.līdz 2006. gadam.

(9) Saskaņā ar Itālijas iestādēm projekts ir pārvietojams un De Tomaso apsver alternatīvās vietas Timišoarā (Rumānija) Simbir modelim un Modenā (Itālija) Vallelunga un Pantera modeļiem. Ieguldījumi Timišoarā notiktu pilnīgi jaunā vietā, bet Modenā tie būtu esošās De Tomaso rūpnīcas paplašināšanā, kas pašlaik ražo augstas klases sporta automašīnu Guara modeļus ļoti ierobežotā daudzumā.

(10) Saskaņā ar paziņojumu, De Tomaso plāno ieguldīt nominālo summu EUR 218 760 000 (EUR 206 912 337 pašreizējā vērtībā, kas aprēķināta, par pamatu izmantojot 2003.gadu un diskonta likmi 5.06% ([4]). Kopējo ieguldījumu summu Itālijas valdība uzskatīja par piemērotu.

Juridiskais pamats un atbalsta apjoms

(11) Paziņotais apjoms tika garantēts atkarībā no Komisijas apstiprinājuma divos posmos divām De Tomaso grupai piederošiem uzņēmumiem. 2001. gada aprīlī apstiprināja pirmo tiešo dotāciju uzņēmumam UAZ Europa srl nominālās summas EUR 9 518 817 apmērā. 2002. gada augustā apstiprināja otro tiešo dotāciju uzņēmumam Società Consortile De Tomaso srl nominālās summas EUR 168 490 000 apmērā. Dotācijas izmaksās laikposmā no 2004.-08. gadam. Atbalstu sniedz saskaņā ar Komisijas apstiprinātajiem grafikiem ([5]) un to paredz Likums par ražošanas aktivitātes veicināšanas pasākumiem depresīvajos rajonos ("Likums Nr. 488/1992") un Likums par pasākumiem valsts finansējuma racionalizēšanai ("Likums Nr. 662/1996").

(12) Tā kā abas dotācijas attiecas uz vienu un to pašu projektu, Itālijas iestādes par tām paziņoja kopā. Tādējādi kopējā palīdzība De Tomaso grupai sastāda nominālo summu EUR 178 008 817 (EUR 155 640 104 pašreizējās vērtībās, kas aprēķināta, par pamatu izmantojot 2003. gadu un diskonta likmi 5,06%). Itālijas iestāžu paziņotā atbalsta intensitāte ir 75,22% gge.

(13) Saskaņā ar Itālijas iestādēm nekāds cits Kopienas atbalsts vai finansējums projektam nav piešķirts.

Darba uzsākšanas pamats

(14) Komisija 2003. gada 23. jūlija lēmumā uzsākt darbu izteica šaubas, vai De Tomaso grupa kvalificējam kā MVU. Tā izteica šaubas arī attiecībā uz virkni izmaksu un ieguvumu analīzes elementiem (CBA), konkrēti:

(a) projektu salīdzināmību izvēlētajās un alternatīvajās vietās;

(b) ieguldījumu izmaksu salīdzinājums izmaksu un ieguvumu analīzē CBA;

(c) darbības izmaksu salīdzinājums CBA, ar īpašu atsauci uz darbaspēka un ārējā transporta izmaksām.

III. ATSAUKSMES NO ITĀLIJAS

(15) Itālija 2003. gada 13. oktobrī nosūtīja savas atsauksmes, reaģējot uz lēmumu par procedūru uzsākšanu. Sīkāka informācija un dokumenti tika iesniegti Komisijai sanāksmes laikā, kas notika 2004. gada 17. februārī un 2004. gada 23. un 30. aprīļa vēstulēs.

(16) Attiecībā uz De Tomaso grupas MVU statusu Itālija sniedza sīku informāciju par īpašumtiesību struktūru, kā arī uzņēmuma Alejandro S.A. finansu atskaites un fragmentu no *De Tomaso* kunga testamenta.

(17) Par projektu salīdzināmību izvēlētajās un alternatīvajās vietās, pirmkārt, Itālija apstiprināja, pirmkārt, ka projektos salīdzinātas vienādas ražotnes vienādos skaitļos, par tādu pašu produkcijas sastāvu un ar vienādām cenām. Nepieciešamo ieguldījumu atšķirību alternatīvajos variantos varētu izskaidrot ar izvēlētās vietas specifiskumu, kas bija līdzīgs Itālijas ziemeļu daļai no darbaspēka izmaksu un sociālās, drošības un vides likumdošanas aktu viedokļa, bet tam nebija kvalificēta darbaspēka un stabilu rūpniecības tradīciju.

(18) Saskaņā ar Itālijas iestādēm situācija alternatīvajās vietās bija ļoti atšķirīga: augsti kvalificēts darbaspēks, kā arī blīvs automobiļu industrijas piegādātāju un ražotāju tīkls bija pieejams Modenā. Timišoarā bija pieejams kvalificēts darbaspēks, kura izmaksas veidoja daļu no darbaspēka izmaksām Kutro. Timišoarai bija arī izdevīgāka loģistika Simbir modeļa ražošanai.

(*) Faktiska kļūda: jābūt " neto dotācijas ekvivalenta nevis dotācijas bruto ekvivalents".

([4]) Likme 5.06% ir ņemta no tabulas "Valsts atbalsts – reference un diskonta likmes (%) kopš 01.08.1997" (skatīt http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/others/reference_rates.html) un atbilst 2002. gada likmei, kas bija paziņošanas gads.

([5]) Komisijas 2000. gada 12. jūlija Lēmums necelt iebildumus lietā N 715/99, kas publicēts OV C 278, 30.9.2000, 26. lpp.

(19) Itālija apstiprināja Kutro projekta stratēģisko nozīmi reģiona industriālajā attīstībā. Šajā kontekstā tehnoloģiskās izvēles, kas vērstas uz progresīvas ražotnes izveidošanu, kas ietvertu visinovatīvāko tehnoloģijas un iekārtas un ļautu De Tomaso patstāvīgi īstenot pētījumus un izstrādi. Alternatīvajās vietās, tieši otrādi, izvēle bija par labu tradicionālākiem tehnoloģiskajiem risinājumiem.

(20) Pamatojoties uz šiem apsvērumiem, Itālija apgalvoja, ka Komisijas prasība salīdzināt pilnīgi identiskus projektus bija nepareizs un maldīgs, jo tas uzspieda salīdzināt "hipotētiskus" risinājumus, kas nebija balstīti uz uzņēmuma, kas apgūst ieguldījumus, reālo nodomu.

(21) Itālija apgalvoja, ka salīdzinājums "operācija aiz operācijas" attiecībā uz ieguldījumiem alternatīvajos risinājumos, kā to prasīja Komisija attiecībā uz MVU, nebija iespējams, jo tas prasītu pilnīgu alternatīvā projekta izstrādi, ko De Tomaso varētu atļauties tikai pēc vietas izvēles.

(22) Neraugoties uz to, Itālija sniedza jaunu, detalizētāku informāciju, salīdzinot ieguldījumus Kutro un alternatīvajās vietās attiecībā uz sporta automobiļu presēšanu, metināšanu un krāsošanu (Kutro pret Modenu) un attiecībā uz Simbir modeļa galīgo (Kutro pret Timišoaru).

(23) Saskaņā ar Itālijas pusi vairāki ieguldījumi, kas plānoti Kutro, alternatīvajā risinājumā nebūtu nepieciešami sakarā ar iespēju attiecīgajās operācijās (krāsošana un motoru testēšana) piesaistīt līgumdarbus vai nomāt esošās ražotnes (testu treks Modenas apkaimē). Attiecībā uz sporta automobiļu krāsošanu, Itālija sniedza jauna krāsošanas ceha Modenā izmaksu vērtējumu, lai parādītu, ka vietējā krāsošana Modenā izmaksātu lētāk nekā līgumdarbu piesaistīšana un tādēļ nedaudz palielinātu handikapu Kutro. Attiecībā uz motoru testēšanas stendu, Itālija norādīja, ka Kutro ražotne ļautu De Tomaso izstrādāt īpašas motoru versijas ražošanai nākotnē.

(24) Attiecībā uz izmaksu un ieguvumu analīzes aspektiem Itālija paskaidroja, ka ievērotās atšķirības darbinieku skaitā daļēji bija saistītas ar kļūdu izmaksu un ieguvumu analīzē, kurā vadības un inženiertehniskā personāla apjoms tika nepietiekami paredzēts, un daļēji ar faktu, ka Modenā būtu vajadzīgs mazāk darbaspēka, jo krāsošanu varētu veikt ārpus uzņēmuma. Ņemot vērā šos divus faktorus, Itālija nonāca pie līdzīga nepieciešamā darbaspēka apjoma alternatīvajos risinājumos.

(25) Attiecībā uz ārējā transporta izmaksām Itālija sniedza jaunāko informāciju un dokumentāciju par transporta izmaksām saistībā ar Simbir modeli Timišoaras ražotnē, saskaņā ar ko ārējā transporta izmaksas nebūtu augstākas nebūtu augstākas Kutro ražotnē salīdzinājumā ar Timišoaras alternatīvu.

(26) Nobeigumā Itālija atzīmēja, ka garās procedūras dēļ uzņēmums cieš zaudējumus.

IV. **ATBALSTA NOVĒRTĒJUMS**

(27) Itālijas paziņotais pasākums De Tomaso grupai veido valsts atbalstu Līguma 87. panta 1. punkta nozīmē. Tas tiks finansēts valsts vai caur valsts līdzekļiem. Turklāt, tā kā tas veido projekta finansējuma nozīmīgu daļu, sakarā ar atbalstu Kopienā tiks izjaukta konkurence, nodrošinot De Tomaso grupai izdevīgāku stāvokli salīdzinājumā ar konkurentiem, kas nesaņem atbalstu. Visbeidzot starp dalībvalstīm automobiļu tirgū notiek plaša tirdzniecība. To Itālijas puse nav apstrīdējusi.

(28) EK Līguma 87. panta 2. punktā ir uzskaitīti daži atbalsta veidi, kas ir atbilstīgi kopējam tirgum. Ņemot vērā atbalsta raksturu un nolūku un firmas ģeogrāfisko izvietojumu, apakšpunkti a), b) un c) nav piemērojami apspriežamajam plānam. 87. panta 3. punktā norādītas citas atbalsta formas, ko var uzskatīt par atbilstīgām kopējam tirgum. Komisija atzīmē, ka projekts atrodas Kalabrijā, kas ir reģions, kam sniedzama palīdzība saskaņā ar 87. panta 3. punkta a) apakšpunktu, kuras maksimālie reģionālie griesti ir 50% no neto dotācijas ekvivalenta (nge) lieliem uzņēmumiem ([6]).

(29) Komisija uzskata, apspriežamā atbalsta saņēmēja ir De Tomaso grupa, kas ietver uzņēmumus Società Consortile De Tomaso srl un UAZ Europa srl, kas būs atbalsta saņēmējas. De Tomaso grupa plāno ražot un montēt automobiļus. Tādējādi firma ir automobiļu rūpniecības daļa valsts atbalsta nozīmē automobiļu rūpniecībai Kopienas ietvaros ([7]) ("automobiļu rūpniecības pamatnoteikumi"), ko piemēro apspriežamajam projektam, tā kā par atbalstu tika paziņots Komisijai pirms 2003. gada 1. janvāra.

([6]) Saskaņā ar MVU Regulas 4. panta 3. punktu, ja MVUi uzņemas ieguldījumu projektus zonās, kas kvalificējas reģionālajam atbalstam saskaņā ar Līguma 87. panta 3. punkta a) apakšpunktu, maksimālā reģionālo ieguldījumu atbalsta intensitāti, kas noteikta Komisijas apstiprinātā kartē, var palielināt līdz 15 procentu punktiem no dotācijas bruto ekvivalenta, ja kopējā neto atbalsta intensitāte projektam nepārsniedz 75%.

([7]) OV C 279, 15.9.1997, 1. lpp. un OV C 368, 22.12.2001, 10. lpp.

(30) Gan kopējās projekta izmaksas, gan atbalsta apjoms pārsniedz paziņojuma slieksni automobiļu rūpniecības pamatnoteikumos. Šādi sliekšņi ir: (i) projekta kopējās izmaksas līdzinās EUR 50 miljoniem, (ii) kopējais bruto atbalsts projektam, vienalga valsts atbalsts vai no Kopienas instrumentiem, līdzinās EUR 5 miljoniem Paziņojot par piedāvāto palīdzību De Tomaso grupai, Itālijas iestādes ir ievērojušas Līguma 88. panta 3. punktu.

(31) Atbilstoši automobiļu rūpniecības pamatnoteikumiem Komisijai jānodrošina tas, ka sniegtais atbalsts ir gan nepieciešams projekta īstenošanai, gan proporcionāls problēmu smagumam, kuras ar to ir paredzēts risināt. Gan nepieciešamības, gan proporcionalitātes pārbaudījumiem jābūt apmierinošiem, lai Komisija autorizētu valsts atbalstu automobiļu rūpniecībā.

(32) Saskaņā ar automobiļu rūpniecības pamatnoteikumu 3. panta 2. punkta a) apakšpunktu, lai parādītu reģionālā atbalsta nepieciešamību, atbalsta saņēmējam skaidri jāpierāda, ka tam ir ekonomiski dzīvotspējīga alternatīva vieta šim projektam. Ja projekts paredz esošas rūpnīcas modernizāciju un racionalizāciju, vai, ja nav ne jaunas, ne esošas alternatīvas ražošanas vietas, kas spētu saņemt apspriežamos ieguldījumus grupas ietvaros, uzņēmums būtu spiests īstenot projektu izvēlētajā vietā, pat ja atbalsts netiktu sniegts. Tādēļ nekādu reģionālo atbalstu nevar atļaut projektam, kas nav ģeogrāfiski mobils.

(33) Šajā gadījumā projekta ģeogrāfiskā alternatīva Kutro būtu montēt Simbir modeli Timišoarā (Rumānija) un Vallelunga un Pantera modeļus ražot Modenā (Itālija). Komisija uzskata, ka Itālija ir iesniegusi pietiekamus dokumentālos pierādījumus, lai šādu prasību atbalstītu. Sniegtie pierādījumi ietver alternatīvo vietu, plānu un izvietojumu tehniski ekonomisko pamatojumu un potenciālo iekārtu piegādātāju piedāvājumus.

(34) Ņemot vērā ieguldījumu raksturu (jauns projekts pilnīgi jaunā vietā) un pamatojoties uz saņemtajiem dokumentiem, Komisija secina, ka projekts ir mobils un ka tam pastāv dzīvotspējīga alternatīva vieta.

(35) Saskaņā ar automobiļu rūpniecības pamatnoteikumu 3. panta 2. punkta b) apakšpunktu Komisija nosaka, vai izmaksas, kas saistītas ar projekta mobilitātes aspektiem, ir atbilstošas. Saskaņā ar automobiļu rūpniecības pamatnoteikumu 3. panta 2. punkta c) apakšpunktu Komisijai ir jānodrošina, ka plānotais atbalsts ir proporcionāls reģionālajai problēmai, kurasrisināšanai tas ir iecerēts. Šajā nolūkā izmanto izmaksu un ieguvumu analīzi.

(36) Ņemot vērā mobilitātes elementus, izmaksu un ieguvumu analīze salīdzina izmaksas, kas rastos investoram projekta īstenošanā apspriežamajā reģionā ar tām, kas rastos identiskam projektam citā vietā. Tas ļauj noteikt specifiskus trūkumus attiecīgajā atbalstāmajā reģionā. Komisija autorizē reģionālo atbalstu tādās reģionālā handikapa robežās, kas rodas ieguldījumu rezultātā salīdzinātajā rūpnīcā.

(37) Saskaņā ar automobiļu rūpniecības pamatnoteikumu 3. panta 2. punkta c) apakšpunktu darbības apgrūtinājumi Kutro salīdzinājumā ar Timišoaru un Modenu izmaksu un ieguvumu analīzē tiek vērtēti par piecu gadu periodu, jo projektu plānots īstenot jaunā vietā. Itālijas iestāžu izdevumu un ieguvumu analīzē ietvertais laika periods ir 2005.-09., tas ir trīs gadi (*) no ražošanas sākuma atbilstīgi automobiļu rūpniecības pamatnoteikumu I pielikuma 3. panta 3. punktam. Paziņotajā izdevumu un ieguvumu analīzē norādīts neto izmaksu handikaps EUR 158 248 977 apmērā pēc pašreizējās vērtības, rūpnīcas izvietojumā Kutro, salīdzinot ar alternatīvajām vietām. Līdz ar to projekta "reģionālā handikapa attiecība" būtu 76.48% ([8]).

(38) Komisija uzsver tādu iepriekšēju tehnisku iebildumu, ka Itālijas iesniegtajā izmaksu un ieguvumu analīzē attiecīgo skaitļu diskontēšanai par pamatu ņemts 2003.gads. Pareizais gads būtu 2002., kas ir paziņošanas gads Komisijai par plānoto atbalstu. Tomēr, tā kā piemērotā diskonta likme par 2002.gadu (5.06%) ir pareiza, references gada maiņa nekādā veidā neietekmē būtiskās attiecības un skaitļus un tādēļ to var saglabāt.

(39) Pievēršoties izdevumu un ieguvumu analīzes būtībai, Komisija ir novērtējusi Itālijas sniegto informāciju, izmantojot ārējo automobiļu rūpniecības ekspertu palīdzību. Vērtējums ir apstiprinājis šaubas, kas izteiktas lēmumā uzsākt oficiālus procesus attiecībā uz projektu salīdzināmību Kutro un alternatīvajā vietā. Apsvērumi, kas noveda pie šādiem secinājumiem ir izklāstīti zemāk no 40.līdz 63. punktam.

(*) Faktiska kļūda: jābūt "pieci gadi nevis trīs".

([8]) Reģionālā handikapa attiecība $= \frac{\text{Ieguldījumi}}{\text{Neto izmaksu handikaps}}$ (abi pašreizējās vērtībās).

Pašreizējā gadījumā, ieguldījumi sasniedz līdz EUR 206 912 337 [skatīt iepriekš 10. punktu].

Reģionālā handikapa attiecība $= \frac{158\ 248\ 977}{206\ 912\ 337} = 76{,}48\%$.

(40) Kā norādīts lēmumā par oficiāla izpētes procesa uzsākšanu, Komisija ir konsekventi interpretējusi prasību par "identiskiem projektiem" automobiļu rūpniecības pamatnoteikumos, ka tā nozīmē projektus, kas attiecas uz salīdzināmu auto transportlīdzekļu ražošanu, salīdzināmos daudzumos, un kas ietver salīdzināmus ražošanas procesus. Komisija parasti pieņem, ka var būt atšķirības projektos, ko īsteno dažādās vietās, piemēram, attiecībā uz gala produkcijas kvalitātes līmeni vai dažādām ražotnes automatizācijas pakāpēm kā darbaspēka pašizmaksas funkciju. Tomēr Komisija nepieņem būtiski atšķirīgu projektu salīdzinājumu, kur vienā no vietām tiks veikti būtiski ieguldījumi iekārtās un mašīnās, kamēr salīdzināmajā vietā nekādi ieguldījumi attiecīgajā ražošanā netiks veiktas.

(41) Šajā gadījumā Itālijas sniegtā informācija nav ļāvusi Komisijai pilnībā salīdzināt ieguldījumu izmaksas. Atbildot uz lēmumu uzsākt procedūras, Itālija savās atsauksmēs apgalvoja, ka salīdzinājums "operācija pret operāciju" attiecībā uz ieguldījumiem alternatīvajos risinājumos, kā to prasīja Komisija izmaksu un ieguvumu analīzē, nav īstenojams. Tiešām, saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju projekti izvēlētajā vietā Kutro un alternatīvajās vietās Modenā un Timišoarā ir būtiski atšķirīgi no ieguldījumu tehnoloģiskā satura un vertikālās diferenciācijas viedokļa.

(42) Ņemot vērā šo ierobežojumu, Komisija ir pārbaudījusi pieejamo informāciju ar mērķi izprast tos iemeslus, kas ir pamatā dažādiem ieguldījumu izvēles variantiem, un pārliecinājusies, vai būtiskā atšķirība ieguldījumu izmaksās ir pieņemama izmaksu un ieguvumu analīzes ietvaros. Veicot novērtējumu, Komisija neapstrīd faktu, ka dažādās vietās projekti var būt ļoti atšķirīgi, piemēram, dažādu rūpniecisko lēmumu rezultātā. Tomēr Komisijai ir jāpārliecinās par to, ka izmaksu un ieguvumu analīze ir nozīmīgs izvēlētās vietas specifiskā handikapa vērtēšanas līdzeklis. To var izdarīt tikai tad, ja alternatīvie projekti ir salīdzināmi.

(43) Pirmkārt, Komisija atzīmē, ka ieguldījumu izmaksas Kutro ir daudz augstākas, nekā alternatīvajās vietās attiecībā uz zemi, ēkām un celtniecību, mašīnām un iekārtām, instrumentiem un presformām un piegādātāju sniegto mehānisko apstrādi. Attiecībā uz zemes, ēku un celtniecības izmaksām Komisija uzskata, ka izmaksu un ieguvumu analīzē parādītā atšķirība (EUR 41 530 657 Kutro pret EUR 10 084 237 alternatīvā) var būt saistīta, no vienas puses, ar to, ka šie aktīvi ir daudz lētāki Rumānijā nekā Itālijā un, no otras puses, ar to, ka De Tomaso grupai Modenā jau pieder zeme un daļa no ēkām, kas varētu būt nepieciešamas projektam.

(44) Pretēji tam, attiecībā uz mašīnām un iekārtām, instrumentiem un presformām un piegādātāju sniegto mehānisko apstrādi De Tomaso tās būtu jāpērk lielākoties no jauna gan Kutro, gan alternatīvajās vietās. Attiecībā uz tiem aktīviem, ko parasti pērk starptautiskā mērogā, lielās atšķirības ieguldījumu izmaksās (EUR 165 381 681 Kutro pret EUR 75 624 552 alternatīvā) var izskaidrot tikai ar to faktu, ka projekts Kutro paredz augstāku automatizācijas līmeni un lielāku vertikālo integrāciju.

(45) Komisija ir novērtējusi pieejamo informāciju, lai pārliecinātos par to, vai šīs izmaksu atšķirības ir saistītas ar dažādo vietu īpašajiem apstākļiem un vai tās ir atbilstošas izmaksu un ieguvumu analīzes salīdzināmības prasībām.

(46) Komisija atzīmē, ka Itālija izmaksu atšķirības starp Kutro un Timišoaru galvenokārt attiecina uz augstākām darbaspēka izmaksām (augstāks automatizācijas līmenis paredz darbinieku skaita samazinājumu) un stingrākām sociālajām, drošības un vides tiesībām (tiek prasīts, lai jaunākās un sarežģītākās iekārtas tam atbilstu). No Itālijas viedokļa izmaksu atšķirība starp Kutro un Modenu galvenokārt ir sakarā ar zemāk kvalificētu darbaspēku (manuālo prasmju trūkuma kompensācijai nepieciešams vairāk automatizācijas) un stabila piegādātāju tīkla trūkumu (nepieciešams vairāk vertikālās integrācijas).

(47) Komisija pieņem, ka šie faktori var izraisīt ieguldījumu izmaksu palielinājumu. Tomēr tā neuzskata, ka ar to nav izskaidrojama ļoti lielās izmaksu atšķirības apspriežamajā gadījumā.

(48) Pirmkārt, tādam maza apjoma ražotājam kā De Tomaso līmenis, līdz kuram automatizācija var palīdzēt samazināt darbinieku skaitu, ir ierobežots: ieguldījumi automatizācijā atmaksājas tikai liela vai ļoti liela apjoma ražošanā. Tiešām, salīdzinājumā ar alternatīvām, Kutro risinājums nedos nekādus darbaspēka ietaupījumus. Saskaņā ar izmaksu un ieguvumu analīzes skaitļiem, 2009.gadā Kutro strādājošo skaits būtu 786 salīdzinājumā ar 685 kopā Modenā un Timišoarā. Pat ņemot vērā augsto vertikālās integrācijas līmeni Kutro (sakarā ar ko nepieciešams vairāk darbaspēka operācijām, ko veic uz vietas), ir acīm redzami, ka augstāks automatizācijas līmenis nedod nekādus ietaupījumus saistībā ar nodarbināto strādnieku skaitu.

(49) Otrkārt, lai gan ir sociālās, darba drošības un vides aizsardzības tiesības Itālijā ir daudz stingrākas nekā Rumānijā un tādēļ var prasīt lielākus ieguldījumius, šo faktoru nevajadzētu novērtēt pārāk augstu. Pieņemot lēmumus par vidēja līdz ilgtermiņa ieguldījumiem, automobiļu ražotāji ņem vērā gan perspektīvās tiesības, gan pastāvošos likumus. Rumānijas gadījumā standartu tuvināšanās Eiropas līmenim izskatās pietiekama vidējā laikposmā, ņemot vērā arī paredzamo valsts iestāšanos Eiropas Savienībā.

(50) Treškārt, ne vienmēr ir nepieciešams vairāk automatizācijas, lai kompensētu zemāku darbaspēka kvalifikāciju. Tiešām, bieži notiek pretējais: automātiskajām iekārtām nepieciešams augsti kvalificēts darbaspēks to darbināšanai un tehniskajai apkopei, kamēr zemākas kvalifikācijas darbaspēks spēj viegli darbināt vienkāršākas iekārtas.

(51) Visbeidzot, stabila piegādātāju tīkla trūkums var novest pie augstākas vertikālās integrācijas pakāpes un tādēļ pie lielāku ieguldījumu nepieciešamības. Tomēr jebkuri papildu ieguldījumi, kas pamatojas uz šiem apsvērumiem, būtu tieši jāsaista ar esošo vai perspektīvo piegādātāju trūkumu specifiskām operācijām. Bieži vien tas tā nav apspriežamajā gadījumā.

(52) Piemēram, atbildot uz lēmumu sākt oficiālas procedūras, Itālija savās atsauksmēs argumentēja, ka sporta automobiļu krāsošanas operācijas ārpus rūpnīcas Modenā mākslīgi nepalielina handikapu Kutro. Lai pierādītu šo apgalvojumu, Itālija sniedza ieguldījumu un krāsošanas operāciju pašu rūpnīcā izmaksu vērtējumu Modenā, parādot, ka šādu izmaiņu ietekme uz izmaksu un ieguvumu analīzi ir ļoti maza un ir vērsta Kutro handikapa palielinājuma virzienā. Tomēr ieguldījumu izmaksas krāsošanas cehā Modenā būtu ievērojami zemākas, nekā paredzēts attiecībā uz Kutro (EUR 4.5 miljoni pret EUR 6.3 miljoni), sakarā ar zemāku automatizācijas saturu. Tas parāda to, ka lielāki ieguldījumui krāsošanas cehā Kutro nevar saistīt stabila piegādātāju tīkla handikapu, bet gan ar atšķirīgu tehnoloģisko lēmumu sekām alternatīvajās vietās.

(53) Līdzīgs pamatojums attiecas uz testa treku Kutro. Ja Modenas variantā De Tomaso grupa varētu nomāt esošās ierīces sporta automobiļu testēšanai, tad šādas ierīces nebūtu pieejamas Simbir modelim Timišoarā. Tiešām, Itālija apstiprina, ka Simbir modelis tiktu testēts uz parastajiem ceļiem Rumānijas rūpnīcas apkārtnē. Taču Kutro ir paredzēti īpaši ieguldījumi specializētajos trekos Simbir modeļa testēšanai.

(54) Komisija turklāt atzīmē, ka uz šo gadījumu neattiecas citi faktori, kas varētu motivēt augstāku automatizācijas līmeni dažādās vietās. Bieži ieguldījumus automatizācijā motivē liels ražošanas apjoms, bet tas tā nav De Tomaso gadījumā, kas būs ražotājs mazos apjomos gan Kutro, gan alternatīvajās vietās. Līdzīgi arī kvalitātes līmenis alternatīvajās vietās būtu vienāds.

(55) Saskaņā ar iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem Komisija secina, ka ļoti lielās ieguldījumu izmaksu atšķirības Kutro un alternatīvajās vietās var izskaidrot tikai ar to faktu, ka salīdzinātie projekti pēc rakstura ir ļoti atšķirīgi. Šo secinājumu apstiprina sīks ieguldījumu apraksts, ko Itālija ir sniegusi par dažām operācijām.

(56) Jaunākā informācija parāda, projekts Kutro ir mūsdienīga, pilnīgi automatizēta ražošanas sistēma, kas domāta liela apjoma ražošanai, kamēr alternatīvais projekts balstās uz zemu automatizācijas līmeni un maza ražošanas apjoma koncepciju. Par salīdzināto projektu atšķirīgo raksturu liecina šādi piemēri:

(a) Kutro rūpnīcā Simbir modeļa montāžai ir paredzēti ieguldījumi vairāk nekā EUR 2 miljonu apjomā ļoti izsmalcinātai un pilnībā robotizētai līnijai priekšējo stiklu uzstādīšanai. Šādām iekārtām salīdzinājumā manuālo instalācijas procesu parasti dod priekšroku tikai ļoti liela apjoma ražotnēs, aptuveni vairāk nekā 50 000 vienību ir paredzēts šajā projektā. Šādi ieguldījumi nav paredzēti Timišoarā;

(b) līdzīgi Kutro rūpnīcā Simbir modeļa montāžā izmantotu robotus vadības pults, priekšējās piekares, jumta paneļu uzstādīšanai un sēdekļu un durvju aprīkošanai. Šādas iekārtas nav paredzētas Timišoarā;

(c) Kutro rūpnīcā sporta automobiļu detaļu presēšanai un metināšanai ir ieplānota dārga lāzergriešanas līnija, bet Modenā tamlīdzīgi ieguldījumi nav paredzēti;

(d) ieguldījumi Kutro rūpnīcā ietver dārgu, pilnībā nodrošinātu metroloģisko aparātu ar koordinātu bāzētu mērīšanas sistēmu gan pilnībā nokomplektētai automašīnai, gan tās subkomponentēm. Alternatīvajā variantā nav paredzētas līdzīgi ieguldījumi;

(e) Kutro rūpnīcas projektā ir ietvertas izsmalcinātas ienākošo preču kvalitātes kontroles sistēmas. Tas ir pretēji pašreizējai praksei, kad piegādātājs atbild par kvalitātes kontroli. Alternatīvajā risinājumā šāda iespēja nav paredzēta;

(f) Kutro ieguldījumu plānos ir ietvertas centralizētas montāžas līniju IT uzraudzības un diagnostikas sistēmas. Alternatīvajā risinājumā šāda sistēma nav paredzēta, lai gan ir paredzēts, ka gala produkcija sasniegs tādas pašas kvalitātes līmeni;

(g) Kutro risinājumā ietverti ieguldījumi pastāvīga mācību centra izveidei ar multimediju iespējām, kas būs pieejams arī piegādātāju darbiniekiem. Alternatīvajā risinājumā šāda centra nav;

(h) Ieguldījumos Kutro ražotnē ietverts motoru testa stends. Šī iekārta ļaus De Tomaso veikt gan standarta produkcijas testēšanu un precīzu ieregulēšanu, gan motoru pētījumus un izstrādi (benzīna motori sporta automobiļiem un dīzeļmotori Simbir modelim), ko iepērk no ārējiem piegādātājiem un montē automobiļos Kutro. Alternatīvajā risinājumā standarta testus un precīzo ieregulēšanu De Tomaso veiktu ārpus rūpnīcas vai nu neatkarīgos uzņēmumos (Modenā), vai pie motoru piegādātāja (Timišoarā). Pētījumi un izstrāde netiktu veikti.

(57) Ņemot vērā visus šos faktorus, Komisija secināja, ka ieguldījumu izmaksas mašīnām un iekārtām, instrumentiem un presformām un piegādātāju sniegtai mehāniskai apstrādei Kutro rūpnīcā ir pārmērīgas un nav salīdzināmas ar ieguldījumu izmaksām alternatīvajos risinājumā. Uz pieejamās informācijas pamata, ar ārējo automobiļu rūpniecības ekspertu palīdzību Komisija ir novērtējusi to, ka alternatīvo vietu objektīvās atšķirības piegādātāju tīkla esamības, darbaspēka izmaksu, likumdošanas prasību un darbaspēka kvalifikācijas izteiksmē varētu attaisnot trūkumu 25% apmērā Kutro projektā attiecībā pret alternatīvo risinājumu. Tādējādi Komisija secina, ka ieguldījumu izmaksas mašīnām un iekārtām, instrumentiem un presformām un piegādātāju sniegtai mehāniskai apstrādei, ko var uzskatīt atbalstu, uz ko ir tiesības, Kutro sastāda EUR 94 530 690 ([9]), pretēji Itālijas noteiktajai summai EUR 165 381 681 apmērā.

(58) Attiecībā uz augstāk izklāstīto piemēroto izmaksu novērtējumu Komisija, pirmkārt, atzīmē to, ka tās mērķis nav izlemt, kādus ieguldījumus vajadzētu vai nevajadzētu īstenot Kutro, bet noteikt to, kuras no De Tomaso plānotajiem ieguldījumiem automobiļu rūpniecības pamatnoteikumu izpratnē ir salīdzināmas ar alternatīvajām vietām un tādējādi tām būtu tiesības uz atbalstu. Otrkārt, Komisija atzīmē, ka tai nav bijis iespēju veikt detalizētāku alternatīvo projektu salīdzinājumu sakarā ar Itālijas apgalvojumu, ka šāds detalizētāks salīdzinājums nav īstenojams. Tādēļ Komisijai bija jāpaļaujas uz informāciju, kas tai bija pieejama.

(59) Tādēļ Komisija secina, ka projekta kopējās attaisnojamās izmaksas sasniedz EUR 136 061 346 ([10]) pēc pašreizējās vērtības. Tādējādi, aprēķinot reģionālo handikapu Kutro, ir ņemti vērā tikai šādi ieguldījumi. Šī modifikācija ir pamatā ieguldījumu izmaksu handikapa un citu attaisnojamo izdevumu samazinājumam no EUR 89 757 129 uz EUR 18 906 138 ([11]).

(60) Komisija ir novērtējusi arī darbības izmaksu salīdzinājumu Itālijas iesniegtajā izmaksu un ieguvumu analīzē ar tās atsauksmēm, atbildot uz lēmumu par procedūru uzsākšanu. Kas attiecas uz darbaspēka vajadzībām, Komisija pieņem Itālijas veiktās administratīvo un inženiertehnisko darbinieku skaita korekcijas alternatīvajā risinājumā. Tomēr Komisija atzīmē, ka darbaspēka palielinājums nav pareizi iekļauts izmaksu un ieguvumu analīzē saistībā ar darbaspēka izmaksu aprēķinu. Izmaksu un ieguvumu analīzē norādītais strādnieku skaits 2009.gadā ir 642, kamēr pierādījumu dokumentācija sniedz skaitli 685. Komisija uzskata, ka pēdējais skaitlis ir pareizais un attiecīgi ir grozījusi izmaksu un ieguvumu analīzi. Līdz ar to alternatīvajā risinājumā kopējās darbaspēka izmaksas palielinās EUR 23 448 521 līdz EUR 28 526 739, un šai pozīcijai trūkums samazinās par EUR 5 078 218 (EUR 67 736 925 vietā EUR 62 658 707).

(61) Attiecībā uz ārējā transporta izmaksām, Komisija akceptēja Itālijas veiktās korekcijas, kas samazināja kopējā ārējā transporta izmaksu handikapu līdz EUR 745 269 (Itālijas iestādes sākotnēji bija aprēķinājušas EUR 754 916).

([9]) (Ieguldījumi mašīnās un iekārtās, instrumentos un presformās un piegādātāju sniegtajā mehāniskajā apstrādē alternatīvā) x (1+handikapa likme Kutro) = 75 624 552 [skatīt augstāk 46. punktu] x 1.25 = 94 530 690.

([10]) Zemes, ēku un celtniecības attaisnojamās izmaksas (41 530 657) [skatīt augstāk 45. punktu] + attaisnojamās izmaksas mašīnām un iekārtām, instrumentiem un presformām un piegādātāju sniegtai mehāniskai apstrādei (94 530 690) [skatīt augstāk 59. punktu] = 136 061 346.

([11]) Jebkura handikapa atsvars ieguldījumu izmaksu izteiksmē mašīnām un iekārtām, instrumentiem un presformām un piegādātāju sniegtai mehāniskai apstrādei ir vienāds ar šo pozīciju attaisnojamām izmaksām , kas aprēķinātas (94 530 690) [skatīt augstāk 59. punktu] – šo pozīciju izmaksas alternatīvā (75 624 552) [skatīt augstāk 46. punktu] = 18 906 138.

(62) Analīzes izmaiņas dod tādus izmaksu-ieguvumu rezultātus, kas atšķiras no Itālijas paziņojumā sniegtajiem. Grozītā izmaksu un ieguvumu analīze norāda uz neto izmaksu handikapu Kutro EUR 82 310 114 apmērā ([12]) 2003. gada vērtībās (salīdzinājumā ar EUR 158 248 977 ziņojumā). Rezultātā projekta handikapa attiecība ir 60,49% ([13]) (76,48% vietā, par ko sākotnēji ziņots).

(63) Visbeidzot, saskaņā ar automobiļu rūpniecības pamatnoteikumu 3. panta 2. punkta d) apakšpunktu Komisija uzskatīja "piepildīšanas" jautājumu, kas ir pieļaujamā atbalsta intensitātes palielinājums, kas paredzēts kā turpmākais motivējums investoriem ieguldīt apspriežamajā reģionā. Ir skaidrs, ka ieguldījumu rezultātā De Tomaso grupa krasi palielinās jaudu, jo tās ražošanas līmenis pašlaik ir ārkārtīgi zems. Tādējādi saskaņā ar automobiļu rūpniecības pamatnoteikumiem "reģionālā handikapa attiecība", kas izriet no izmaksu un ieguvumu analīzes, ir samazināta par vienu procenta punktu ("liela" ietekme uz konkurenci sakarā ar ieguldījumu projektu reģionā, kas ietverts 87.panta 3.punkta a) apakšpunktā), kas rezultātā dod galīgo attiecību 59,49% no gge, kas ir mazāk nekā reģionālie griesti 50% apmērā no nge lielajiem uzņēmumiem Kalabrijā (kas apspriežamajā projektā atbilst 73,83% no dotācijas bruto ekvivalenta) un, *a fortiori*, attiecībā uz MVU. Tā kā "reģionālā handikapa attiecība" jebkurā gadījumā šajā projektā paliek zem reģionālajiem griestiem 73,83% apmērā no dotācijas bruto ekvivalenta vairs nav nepieciešams noteikt, vai De Tomaso grupa pieder pie MVU.

V. **NOBEIGUMS**

(64) Komisija uzskata, ka reģionālais atbalsts, ko Itālija plāno sniegt apspriežamajam De Tomaso grupas projektam, ir atbilstošs kopējam tirgum, ciktāl tas nepārsniedz atbalsta intensitāti 59,49% apmērā no dotācijas bruto ekvivalenta no attaisnojamām izmaksām. Komisija uzskata, ka šī projekta attaisnojamās izmaksas sasniedz EUR 136 061 346 2003. gada vērtībās (diskota likme 5,06%). Tādējādi Komisija uzskata, ka reģionālais atbalsts, ko Itālija plāno sniegt apspriežamajam De Tomaso grupas projektam ir atbilstošs kopējam tirgum, ciktāl tas nepārsniedz EUR 80 949 501 dotācijas bruto ekvivalentu (2003. gada vērtībās, pazeminātā likme 5,06%).

(65) Jebkurš papildu valsts atbalsts apspriežamajam ieguldījumu projektam neatbilst kopējam tirgum.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU:

1. pants

Valsts atbalsts, ko Itālija plāno sniegt uzņēmumam Società Consortile De Tomaso srl un UAZ Europa srl ir atbilstošs kopējam tirgum Līguma 87. panta 1. punkta nozīmē līdz maksimālajai summai EUR 80 949 501 no dotācijas bruto ekvivalenta 2003. gada vērtībās (diskonta likme 5,06%).

2. pants

Jebkurš valsts atbalsts papildus 1. pantā norādītajai atbalsta summai, ko Itālija plāno sniegt uzņēmumam Società Consortile De Tomaso srl un UAZ Europa srl apspriežamā projekta ietvaros, nav atbilstošs kopējam tirgum.

3. pants

Šis Lēmums ir adresēts Itālijas Republikai.

Briselē, 2005. gada 19. janvārī

Komisijas vārdā —
Komisijas locekle
Neelie KROES

([12]) 18 906 138 (ieguldījumu izmaksas [skatīt augstāk 61. punktu]) + 62 658 707 (darbības izmaksas [skatīt augstāk 62. punktu]) + 745 269 (transporta izmaksas [skatīt augstāk 63. punktu]) = 82 310 114.

([13]) $\frac{\text{Neto izmaksu handikaps}}{\text{ieguldījumi}} = \frac{82\ 310\ 114}{136\ 061\ 346} = 60{,}49\%$ [skatīt 61. punktu par jaunajām ieguldījumu izmaksām pēc korekcijas].