II

(Akty, ktorých uverejnenie nie je povinné)

KOMISIA

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 19. januára 2005

o štátnej pomoci, ktorú Taliansko zamýšľa udeliť spoločnostiam Società Consortile De Tomaso srl a UAZ Europa srl, ktoré sú súčasťou skupiny De Tomaso

[oznámené pod číslom K(2005) 40]

(Iba taliansky text je autentický)

(Text s významom pre EHP)

(2006/260/ES)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskych spoločenstiev, najmä na jej článok 88 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predniesli svoje pripomienky v zmysle uvedených článkov [1],

keďže:

I. KONANIE

(1) Listom z 18. decembra 2002 talianske orgány oznámili Komisii plán regionálnej pomoci spoločnostiam Società Consortile De Tomaso srl a UAZ Europa srl. Dňa 4. februára 2003 si Komisia vyžiadala doplnkové informácie. Talianske orgány 12. marca a 22. apríla požiadali o odloženie termínu odpovede, pričom následne poslali informácie listom z 26. mája 2003.

(2) Listom z 24. júla 2003 Komisia informovala Taliansko, že sa rozhodla začať konanie podľa článku 88 ods. 2 Zmluvy o ES vo veci hore uvedenej pomoci.

(3) Rozhodnutie začať konanie bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* [2] Komisia vyzvala zainteresované tretie strany, aby predniesli svoje pripomienky.

(4) Komisii neboli od zainteresovaných tretích strán doručené žiadne pripomienky.

(5) Taliansko predniesli pripomienky v čase začatia konania 13. októbra 2003. Dňa 6. februára 2004 si Komisia vyžiadala od Talianska vysvetlenia a dňa 17. februára sa uskutočnilo stretnutie, na ktorom sa zúčastnili členovia útvarov Komisie, talianske orgány a predstavitelia zainteresovanej spoločnosti. Taliansko poskytlo ďalšie informácie listom z 23. apríla 2004. Dňa 30. apríla taliansky minister pre výrobnú činnosť poslal Komisii list, v ktorom žiadal urýchlené vyriešenie predmetného prípadu. Komisia na uvedený list odpovedala dňa 18. júna 2004.

II. PODROBNÝ POPIS POMOCI

(6) Predpokladaná pomoc by mala byť udelená spoločnostiam Società Consortile De Tomaso srl a UAZ Europa srl, ktoré sú súčasťou skupiny De Tomaso (ďalej len „De Tomaso“). V súčasnosti De Tomaso vo veľmi obmedzenom množstve vyrába športové automobily s vysokým výkonom. Podľa názoru Talianska možno De Tomaso začleniť medzi malé a stredné podniky podľa definície uvedenej v nariadení Komisie (ES) č. 70/2001 z 12. januára 2001 o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy o ES na štátnu pomoc malým a stredným podnikom [3] (ďalej len „nariadenie MSP“).

Projekt

(7) De Tomaso má záujem otvoriť na dosiaľ nevyužívanom mieste nový výrobný podnik, ktorý po svojom dokončení bude mať kapacitu:

[1] Ú. v. EÚ C 227, 23.9.2003, s. 2.
[2] Pozri poznámku pod čiarou 1.
[3] Ú. v. ES L 10, 13.1.2001, s. 33, naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 364/2004 (Ú. v. EÚ L 63, 28.2.2004, s. 22).

a) pre konečnú montáž približne 40 tisíc jednotiek ročne z modelu Simbir, terénneho automobilu vyrábaného ruským výrobcom vozidiel UAZ;

b) pre výrobu približne 8 tisíc jednotiek ročne z modelu Vallelunga - športového osobného vozidla a 300 jednotiek ročne z modelu Pantera, luxusného športového automobilu.

Projekt sa rozbehne hneď po schválení pomoci zo strany Komisie, ukončenie prác sa predpokladá v roku 2006. Výroba automobilov sa začne už v roku 2005.

(8) Projekt by sa mal realizovať v Taliansku, v lokalite Cutro v Kalábrii, v regióne podľa článku 87 ods. 3 písm. a) zmluvy a jeho maximálna suma regionálnej pomoci je 50 % ekvivalentu hrubej hotovostnej finančnej pomoci (*) (GGE) na obdobie 2000-2006.

(9) Podľa talianskych úradov je projekt takého charakteru, že by sa mohol presunúť aj do inej lokality - De Tomaso posudzuje alternatívne umiestnenia v Timisoare (Rumunsko) pre model Simbir a v Modene (Taliansko) pre modely Vallelunga a Pantera. V lokalite Timisoara by investícia smerovala do úplne novej lokality, kým v Modene by investícia predstavovala rozšírenie aktuálneho výrobného podniku spoločnosti De Tomaso, v ktorom sa v súčasnosti vo veľmi obmedzenom počte vyrába model Guarà - športový automobil s vysokým výkonom.

(10) Podľa informácií uvedených v oznámení má De Tomaso záujem investovať sumu v nominálnej hodnote 218 760 000 EUR (206 912 337 EUR v aktualizovanej hodnote, vypočítanej po prijatí roka 2003 ako referenčného roka a hodnoty 5,06 % ako úrokovej miery aktualizácie ([4])). Talianske orgány považujú celkovú sumu investície za prípustnú pre štátnu pomoc.

Právny základ a výška pomoci

(11) Notifikovaná pomoc bola po schválení zo strany Komisie poskytnutá v prospech dvoch spoločností vo vlastníctve De Tomaso a podľa plánu vo dvoch fázach. Prvá priama subvencia s nominálnou hodnotou 9 519 817 EUR v prospech spoločnosti UAZ Europa srl bola schválená v apríli 2001, kým druhá subvencia s nominálnou hodnotou 168 490 000 EUR v prospech spoločnosti Società Consortile De Tomaso srl bola schválená v auguste 2002. Subvencie by boli vyplatené v období 2004-2008. Pomoc je zahrnutá do rámca programov pomoci schválených Komisiou ([5]), podľa zákona „Opatrenia v prospech výrobných činností v zaostalých oblastiach krajiny“ (ďalej len zákon č. 488/1992) a zákona „Opatrenia na racionalizáciu verejného financovania“ (ďalej len zákon č. 662/1996) .

(12) Keďže sa obe subvencie týkajú toho istého projektu, talianske orgány ich notifikovali spoločne. Celkovo by teda pomoc udelená spoločnosti De Tomaso v nominálnych údajoch dosiahla výšku 178 008 817 EUR (155 640 104 EUR v aktualizovanej hodnote, vypočítanej po prijatí roka 2003 ako referenčného roka a hodnoty 5,06 % ako úrokovej miery aktualizácie). Intenzita pomoci oznámená talianskymi orgánmi je 75,22 % GGE.

(13) Podľa Talianska nebola pre projekt schválená žiadna iná pomoc alebo financovanie zo strany Spoločenstva.

Motívy začatia konania

(14) V rozhodnutí z 23. júla 2003 o začatí konania Komisia vyjadrila pochybnosti o charaktere MSP spoločnosti De Tomaso. Komisia okrem toho vyjadrila pochybnosti o rôznych položkách analýzy vzťahu medzi nákladmi a výnosmi (ANV), najmä o nasledujúcich:

a) porovnateľnosť medzi projektmi vo vybranej lokalite a v alternatívnych lokalitách;

b) porovnanie investičných nákladov vykonané v ANV;

c) porovnanie prevádzkových nákladov s mimoriadnym ohľadom na náklady na prácu a prepravu do zahraničia vykonané v ANV.

III. PRIPOMIENKY TALIANSKA

(15) Taliansko poslalo pripomienky k začatiu konania dňa 13. októbra 2003. Následne poskytlo Komisii ďalšie informácie a dokumenty na stretnutí, ktoré sa konalo 17. februára 2004 a listami zo dňa 23. a 30. apríla 2004.

(16) Čo sa týka charakteru MSP spoločnosti De Tomaso, Taliansko predložilo podrobné informácie o vlastníckej štruktúre, ako aj o finančných výsledkoch podniku Alejandro S.A. a výpis z testamentu pána De Tomaso.

(17) Čo sa týka porovnateľnosti medzi projektmi na realizáciu vo vybranej lokalite a v alternatívnych lokalitách, Taliansko predovšetkým podotýka, že pre projekty sa vykonalo porovnanie medzi identickými výrobami, v identických množstvách, pre rovnakú kombináciu výrobkov a za rovnaké ceny. Rozdiel medzi nevyhnutnými investíciami v alternatívnych lokalitách možno vysvetliť tak, že sa berie do úvahy špecifický charakter vybranej lokality, ktorý je analogický so severným Talianskom pokiaľ ide o náklady na prácu a právne predpisy upravujúce sociálne záležitosti, bezpečnosť práce a ochranu životného prostredia, ale v ktorom chýba kvalifikovaná pracovná sila a silná priemyselná tradícia.

(18) Podľa Talianska je situácia v alternatívnych lokalitách veľmi odlišná – v Modene je k dispozícii vysoko kvalifikovaná pracovná sila, pretože je tam hustá sieť dodávateľov a výrobcov automobilov. V Timisoare je k dispozícii kvalifikovaná pracovná sila pre jednu časť nákladov, ktoré by sa mali vynaložiť v Cutro. Okrem toho Timisoara predstavuje pre výrobu modelu Simbir výhodu logistického charakteru.

(*) Faktická chyba: Ide o ekvivalent čistej hotovostnej finančnej pomoci a nie ekvivalent hrubej hotovostnej finančnej pomoci.

([4]) Úroková miera 5,06 % sa uvádza v tabuľke pre štátnu pomoc – referenčné úrokové miery a pre aktualizáciu uplatniteľné od 1. augusta 1997, a zodpovedá miere z roku 2002, čiže z roku oznámenia (pozri http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/others/reference_rates/it.pdf).

([5]) Rozhodnutie Komisie z 12. júla 2000 nevznášať námietky v prípade N 715/99, uverejnenom v Ú. v. ES C 278, 30.9.2000, s. 26.

(19) Taliansko zdôrazňuje strategickú hodnotu projektu Cutro pre priemyselný rozvoj oblasti. V tomto rozsahu je pri výbere technologickej úrovne zámerom vybudovanie modernej výrobnej štruktúry, ktorá zahrnie najinovatívnejšie technológie a zariadenia a umožní tak spoločnosti De Tomaso vykonávať výskum a vývoj vnútrofiremne. Porovnateľné projekty pre alternatívne lokality sa budú naopak vykonávať s tradičnejšími technologickými riešeniami.

(20) Na základe uvedených úvah Taliansko trvá na tom, že požiadavka Komisie vypracovať porovnanie medzi identickými projektmi je pomýlená a zavádzajúca, pretože by prinútila porovnať „hypotetické“ riešenia, ktoré sa nezakladajú na skutočných zámeroch spoločnosti, ktorá vykonáva investície.

(21) Taliansko okrem toho trvá na tom, že porovnanie „činnosť s činnosťou“ ohľadom investícií v alternatívnych riešeniach ako vyžaduje Komisia pre ANV, nie je uskutočniteľné, pretože by si vyžadovalo integrálny rozvoj alternatívnych projektov, ktoré by De Tomaso mohlo vykonať iba po výbere umiestnenia investície.

(22) Napriek tomu Taliansko poslalo nové informácie s podrobnejšími popismi, v ktorých sú porovnané investície, ktoré sa majú realizovať v Cutro a v alternatívnych lokalitách pre lisovanie, zváranie a lakovanie športových automobilov (Cutro voči Modene) a pre finálnu montáž a lakovanie modelu Simbir (Cutro voči Timisoare).

(23) Podľa Talianska mnohé z predpokladaných investícií v Cutro by v alternatívnom riešení neboli nevyhnutné, pretože by bolo možné realizovať predmetné operácie na inom mieste (lakovanie a testovanie motorov) alebo si prenajať infraštruktúru, ktorá je k dispozícii (testovacia linka v blízkosti Modeny). Čo sa týka lakovania športových automobilov, Taliansko predstavilo odhad investičných nákladov v novom podniku na lakovanie v Modene, aby dokázalo, že lakovanie vykonané v závode v Modene by predstavovalo nižšie náklady, ako presun lakovania do zahraničia, čo by tak mierne zvýšilo nevýhodnosť Cutro. Čo sa týka testovacej linky pre motory, Taliansko zdôrazňuje, že vybudovanie kapacít v Cutro by spoločnosti De Tomaso umožnilo vyvinúť aj špecifické verzie motorov pre budúce výroby.

(24) Čo sa týka operatívnych aspektov ANV, Taliansko vysvetľuje, že konštatovaný rozdiel medzi príslušnou potrebou pracovnej sily je čiastočne následkom chyby v ANV, pretože v alternatívnom riešení sa podcenil počet vedúcich pracovníkov a zamestnancov, ktorí nie sú určení na manuálnu výrobu a čiastočne tým, že v Modene by bola potreba pracovnej sily nižšia, pretože lakovanie by sa mohlo vykonávať prostredníctvom externého dodávateľa. Berúc ohľad na dva uvedené fakty Taliansko záverom uvádza, že v alternatívnych riešeniach by bola potreba pracovnej sily podobná.

(25) Čo sa týka prepravných nákladov do zahraničia, Taliansko poskytlo aktualizované informácie a dokumentáciu týkajúce sa prepravných nákladov z Timisoary pre model Simbir, podľa ktorých by uvedené náklady oproti alternatívnej lokalite Timisoara neboli vyššie v prípade dopravy z Cutro.

(26) Nakoniec Taliansko poznamenáva, že predmetná spoločnosť pociťuje dlhé obdobie konania ako negatívum.

IV. **HODNOTENIE POMOCI**

(27) Opatrenie notifikované Talianskom v prospech spoločnosti De Tomaso predstavuje štátnu pomoc podľa článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES. V skutočnosti, by pomoc bola financovaná štátom alebo prostredníctvom štátnych rezerv. Okrem toho uvedená pomoc dosahuje značnú percentuálnu časť financovania projektu a mohla by narušiť hospodársku súťaž v Spoločenstve tým, že by spoločnosti De Tomaso poskytla výhodu voči konkurenčným spoločnostiam, ktorým pomoc nie je poskytovaná. Napokon na automobilovom trhu existuje intenzívna obchodná výmena medzi členskými štátmi. Taliansko to nepopiera.

(28) Článok 87 ods. 2 zmluvy stanovuje druhy pomoci zlučiteľné so spoločným trhom. Berúc do úvahy charakter a zámer pomoci a geografickú polohu podniku, pri predmetnom pláne nie je možné uplatniť písmená a), b) a c) uvedeného odseku. Článok 87 ods. 3 určuje iné formy pomoci, ktoré sa môžu považovať za zlučiteľné so spoločným trhom. Komisia konštatuje, že projekt by sa mal realizovať v regióne Kalábria, v ktorom je prípustná pomoc podľa článku 87 ods. 3 písm. a), v maximálnej sume regionálnej pomoci 50 % v ekvivalente čistej hotovostnej finančnej pomoci (NGE) pre veľké podniky ([6]).

(29) Podľa Komisie je príjemcom predmetnej pomoci spoločnosť De Tomaso alebo skupina, v ktorej sú aj podniky Società Consortile De Tomaso srl a UAZ Europa srl, ktorým by sa pomoc poskytla. Činnosťou, ktorú spoločnosť De Tomaso navrhuje vykonávať, je výroba a montáž automobilov - tento podnik teda tvorí súčasť automobilového priemyslu podľa predpisov Spoločenstva o štátnej pomoci automobilovému priemyslu ([7]) (ďalej len „predpisy pre sektor automobilového priemyslu“), ktoré sa na predmetný projekt uplatňujú, pretože pomoc bola Komisii oznámená pred 1. januárom 2003.

([6]) V súlade s článkom 4 ods. 3 smernice MSP, keď MSP realizujú investičné projekty v prípustných regiónoch s použitím pomoci s regionálnym určením podľa článku 87 ods. 3 písm. a) zmluvy, maximálna intenzita pomoci, stanovená v listine schválenej Komisiou môže byť zvýšená nie viac ako o 15 percent GGE za podmienky, že celková čistá intenzita pomoci pre projekt neprekročí 75 %.

([7]) Ú. v. ES C 279, 15.9.1997, s. 1 a Ú. v. ES C 368, 22.12.2001,s. 10.

(30) Celkové náklady na projekt a suma určená na pomoc sú vyššie ako stanovené maximá pre účel notifikovania podľa predpisov pre sektor automobilového priemyslu. Tieto maximá sú nasledovné: a) pre celkové náklady na projekt 50 miliónov EUR; b) pre hrubú celkovú sumu na pomoc v prospech projektu bez rozdielu, či ide o štátnu pomoc alebo či pomoc pochádza z prostriedkov Spoločenstva: 5 miliónov EUR. Pri notifikovaní pomoci, ktorú talianske orgány majú v úmysle spoločnosti De Tomaso poskytnúť, sa talianske orgány pridržajú uvedeného v článku 88 ods. 3 zmluvy.

(31) Podľa predpisov pre sektor automobilového priemyslu Komisia musí overiť, či poskytovaná pomoc je súčasne nevyhnutná pre realizáciu projektu a či je primeraná vzhľadom na závažnosť problémov, ktoré má v úmysle vyriešiť. Obidve tieto kritériá, nevyhnutnosť a primeranosť musia byť splnené, aby Komisia mohla štátnu pomoc v sektore automobilového priemyslu schváliť.

(32) Na základe bodu 3.2 písm. a) predpisov pre sektor automobilového priemyslu musí príjemca pomoci na dokázanie nevyhnutnosti regionálnej pomoci uviesť jasné dôkazy, podľa ktorých pre svoj projekt disponuje alternatívnou lokalitou, ktorá je z ekonomického hľadiska relevantná. Ak projekt pozostáva z modernizácie a racionalizácie predtým existujúceho podniku, alebo ak vnútri skupiny neexistuje žiadna iná alternatívna priemyselná lokalita, či už nová alebo už existujúca, v ktorej by sa predmetná investícia mohla uskutočniť, podnik by bol prinútený zrealizovať svoj projekt v ním preferovanej lokalite aj bez poskytnutia pomoci. V dôsledku toho nie je možné schváliť regionálnu pomoc v prospech projektu, ktorý z geografického hľadiska nie je možné premiestniť.

(33) V predmetnom prípade geografická alternatíva pre projekt by vzhľadom na umiestnenie do Cutro pozostávala z možnosti montovať model Simbir v Timisoare (Rumunsko) a vyrábať modely Vallelunga a Pantera v Modene (Taliansko). Podľa posúdenia Komisie Taliansko uviedlo na podporu tohto tvrdenia postačujúce dôkazy v dokumentoch, medzi ktorými boli štúdie uskutočniteľnosti týkajúce sa alternatívnych lokalít, plány, schémy a údaje od potenciálnych dodávateľov zariadení.

(34) Berúc do úvahy charakter investície (projekt na dosiaľ nevyužívanom mieste, teda na úplne novom mieste) a na základe doručenej dokumentácie Komisia uzatvára, že projekt má charakter, ktorý umožňuje jeho presun a že disponuje právoplatnou alternatívnou lokalitou.

(35) Na základe bodu 3.2 písm. b) predpisov pre sektor automobilového priemyslu Komisia stanovuje, či sú náklady spojené s prvkami mobilnosti projektu prípustné alebo nie a podľa písmena c) toho istého bodu 3.2 sa musí ubezpečiť, či predpokladaná pomoc bude primeraná vzhľadom na regionálne problémy, ktoré má v úmysle vyriešiť. Za týmto účelom sa využíva ANV.

(36) V ANV sa porovnávajú údaje, čo sa týka prvkov mobilnosti, ako aj náklady ktoré by mal investor vynaložiť na realizáciu projektu v predmetnom regióne s nákladmi, ktoré by mal vynaložiť na identický projekt v odlišnej lokalite. Týmto spôsobom je možné určiť špecifické nevýhody regiónu určeného na prijatie pomoci. Komisia schvaľuje pomoc s regionálnym určením v rámci limitu regionálnych nevýhod, ktoré by vyplynuli, ak by investícia bola určená pre podnik, ktorý sa porovnáva.

(37) Na základe bodu 3.2 písm. c) predpisov pre sektor automobilového priemyslu sa v ANV operatívne nevýhody lokality Cutro hodnotia v porovnaní s lokalitami Timisoara a Modena za obdobie piatich rokov so zreteľom na to, že projekt by sa prípadne realizoval na úplne novom mieste. Referenčné obdobie ANV, uvedené talianskymi orgánmi sú roky 2005-2009, teda tri roky (*) plynúce od začiatku výroby, ako je uvedené v bode 3.3 prílohy I predpisov pre sektor automobilového priemyslu. Notifikovaná ANV poukazuje na čisté znevýhodnenie pokiaľ ide o náklady vo výške 158 248 977 EUR podľa aktualizovanej hodnoty pre lokalitu Cutro v porovnaní s alternatívnymi lokalitami. V dôsledku toho „intenzita regionálneho znevýhodnenia" projektu by bola 76,48 % ([8]).

(38) Ako úvodný bod technického charakteru Komisia podotýka, že v ANV prezentovanej Talianskom je referenčným rokom, ktorý sa pri aktualizácii príslušných údajov bral do úvahy, rok 2003. Správnym rokom je však rok 2002, teda rok, v ktorom bola predpokladaná pomoc notifikovaná Komisii. Pretože uplatňovaná úroková miera aktualizácie je správne úroková miera z roku 2002 (5,06 %), možno ponechať úpravu referenčného roku vzhľadom na to, že žiadnym spôsobom nemení príslušné podiely a údaje.

(39) Čo sa týka podstatných aspektov ANV pri hodnotení informácií poskytnutých Talianskom, Komisia využila pomoc externého odhadcu, odborníka v sektore automobilového priemyslu. Hodnotenie potvrdilo pochybnosti vyslovené v rozhodnutí začať konanie, a to ohľadom porovnateľnosti projektov v Cutro a v alternatívnej lokalite. Motívy, ktoré viedli k tomuto záveru sú uvedené v bodoch (40) – (63).

(*) Faktická chyba: päť rokov, nie tri roky

([8]) Percento regionálneho znevýhodnenia $= \frac{\text{Investície}}{\text{Čisté znevýhodnenie v oblasti nákladov}}$ (obe v aktualizovanej hodnote).

V predmetnom prípade investícia dosahuje sumu 206 912 337 EUR [pozri bod 10].

Percento regionálneho znevýhodnenia $= \frac{158\ 248\ 977}{206\ 912\ 337} = 76{,}48\ \%$.

(40) Ako Komisia uviedla v rozhodnutí o začatí konania, interpretovala v súvislosti s tým opatrenie týkajúce sa „identických projektov“, uvádzané v predpisoch pre sektor automobilového priemyslu v tom zmysle, že projekty sa musia týkať výroby porovnateľných automobilov v porovnateľnom množstve prostredníctvom porovnateľných procesov výroby. Komisia zvyčajne pripúšťa, že sa môžu vyskytnúť rozdiely v realizovaných projektoch v rôznych lokalitách, napríklad pokiaľ ide o kvalitatívnu úroveň finálneho produktu alebo v rôznych stupňoch automatizácie výrobných podnikov v závislosti od nákladov na prevádzku. Napriek tomu Komisia nepripúšťa, že porovnateľné projekty sú podstatne odlišné, teda ak by boli v lokalite realizované investície do zariadení a strojov, ktoré by sa naopak neuskutočnili v prípade príslušnej výroby v referenčnej, porovnávanej lokalite.

(41) V predmetnom prípade informácie poskytnuté Talianskom Komisii neumožnili pristúpiť k integrálnemu porovnaniu investičných nákladov. Samo Taliansko vo svojich pripomienkach týkajúcich sa rozhodnutia začať konanie podotýka, že pre investície v alternatívnych lokalitách nie je pre účely ANV možné porovnanie „činnosť s činnosťou“, ako naopak požaduje Komisia. Podľa informácií poskytnutých Talianskom sa projekty v preferovanej lokalite Cutro a v alternatívnych lokalitách Modena a Timisoara v skutočnosti podstatne líšia svojím technologickým obsahom investícií a svojím stupňom vertikálnej diferenciácie.

(42) Berúc ohľad na uvedené obmedzenia, Komisia preskúmala informácie, ktoré mala k dispozícii s úmyslom pochopiť motívy na základe rôznych rozhodnutí o investícii a overiť, či je podstatný rozdiel medzi investičnými nákladmi prijateľný v súvislosti s ANV. Pri realizácii svojho hodnotenia Komisia nepopiera skutočnosť, že projekty by pre rôzne lokality mohli byť veľmi odlišné, napríklad ako následok rôznych kvalít priemyselných lokalít. Napriek tomu sa Komisia musí ubezpečiť, že ANV predstavuje významný nástroj pre hodnotenie špecifického znevýhodnenia uprednostňovanej lokality, čo je možné iba ak sú alternatívne projekty porovnateľné.

(43) Komisia predovšetkým poznamenáva, že investičné náklady v lokalite Cutro o mnoho prevyšujú náklady v alternatívnych lokalitách, čo sa týka pozemku, budov a stavieb, strojov a zariadení, nástrojov a odlievacích foriem a úverov na nákup vybavenia. Čo sa týka nákladov na pozemky, budovy a stavby Komisia podotýka, že rozdiel uvádzaný v ANV (41 530 657 EUR pre lokalitu Cutro oproti 10 084 237 EUR pre alternatívnu lokalitu) je možné vysvetliť na jednej strane tým, že v Rumunsku sú náklady na tieto položky omnoho nižšie ako v Taliansku a na druhej strane tým, že De Tomaso už vlastní pozemok a časť budov v Modene, ktoré by boli pre projekt potrebné.

(44) Čo sa naopak týka strojov a zariadení, nástrojov a foriem a úverov na nákup vybavenia, De Tomaso by si ich vo veľkej miere musela zabezpečiť nanovo jednak v Cutro, ako aj v alternatívnych lokalitách. Pre tieto nákladové položky, ktoré sa zvyčajne zabezpečujú nákupom v zahraničí, je možné vysvetliť značné rozdiely medzi investičnými nákladmi (165 381 681 EUR v Cutro oproti 75 624 552 EUR v alternatívnej lokalite) iba skutočnosťou, že v Cutro projekt predpokladá vyššiu úroveň automatizácie a vyššiu vertikálnu integráciu.

(45) Komisia preskúmala informácie, ktoré mala k dispozícii aby overila, či sú tieto rozdiely v nákladoch odôvodniteľné špecifickými podmienkami rôznych lokalít a či boli zlučiteľné s predpismi týkajúcimi sa zlučiteľnosti pre ANV.

(46) Komisia podotýka, že Taliansko pripisuje rozdiely v nákladoch v lokalite Cutro oproti lokalite Timisoara najmä vyšším nákladom na prácu (na zníženie potreby pracovnej sily sa predpokladá vyššia automatizácia) a prísnejšími zákonnými požiadavkami na sociálne zabezpečenie, bezpečnosť a životné prostredie (aby sa vyhovelo uvedeným predpokladom, sú nevyhnutné modernejšie a komplexnejšie zariadenia). Rozdiel v nákladoch v Cutro oproti Modene vyplýva najmä z nižšej kvalifikácie pracovnej sily (na kompenzáciu nižšej manuálnej schopnosti je nevyhnutné zvýšiť automatizáciu) a nedostatku konsolidovanej siete dodávateľov (preto je nevyhnutná vertikálnejšia štruktúra).

(47) Komisia pripúšťa, že uvedené faktory môžu prispievať k zvýšeniu investičných nákladov, ale nedomnieva sa, že to môže vysvetľovať zistený veľmi podstatný rozdiel v nákladoch.

(48) Po prvé, pre výrobcu malých množstiev automobilov ako De Tomaso môže automatizácia prispievať k zníženiu potreby pracovnej sily iba v obmedzenej miere - zvyčajne sú investície do automatizácie výhodné iba v prípade veľkých alebo obrovských množstiev výrobkov. Riešenie Cutro by v skutočnosti len veľmi ťažko umožnilo znížiť početnosť pracovných síl oproti alternatívnym riešeniam - podľa údajov uvedených v ANV by počet zamestnancov v Cutro v roku 2009 mal byť 786 oproti 685 v Modene a v Timisoare spolu. Aj pri zohľadnení výraznejšej vertikálnej štrukturalizácie v Cutro (ktorá sa vysvetľuje väčším počtom zamestnancov pre interne vykonávané úkony) je evidentné, že väčšia automatizácia ťažko umožní úsporu pokiaľ ide o množstvo personálu.

(49) Po druhé, aj keď je pravdou, že v Taliansku sú právne normy týkajúce sa sociálneho zabezpečenia, bezpečnosti a životného prostredia prísnejšie ako v Rumunsku a preto môžu vyžadovať vyššie investície, tento faktor netreba preceňovať. Pri rozhodnutiach o investíciách na stredno-dlhé obdobie výrobcovia automobilov predpokladajú vývoj aj v legislatívnej oblasti bez obmedzovania sa na platné predpisy. V prípade Rumunska sa zdá, že prispôsobovanie noriem úrovni západnej Európy je pravdepodobné v strednom časovom horizonte berúc do úvahy aj jeho pravdepodobný vstup do Európskej únie.

(50) Po tretie, nie vždy je na kompenzáciu nedostatku kvalifikácie pracovnej sily nevyhnutná vyššia automatizácia. Často je v skutočnosti pravdou opak – na udržanie funkčnosti a údržbu automatizovaných strojných zariadení je nevyhnutná vysoko kvalifikovaná pracovná sila, kým menej kvalifikovaní pracovníci môžu oveľa ľahšie používať jednoduchšie strojné zariadenia.

(51) .Nakoniec je pravdou, že nedostatok konsolidovanej siete dodávateľov môže viesť k vyššiemu stupňu vertikálnej integrácie a preto aj k potrebe vyšších investícií, ale každá doplnková investícia, odôvodnená na základe uvedených motívov, by vzhľadom na nedostatok dodávateľov, či už aktuálnych alebo predpokladaných, mala byť upravená priamo pre špecifické činnosti. V predmetnom prípade to často nie je to, čo sa porovnáva.

(52) V pripomienkach týkajúcich sa rozhodnutia začať konanie napríklad Taliansko zastáva názor, že vykonávať proces lakovania športových automobilov v Modene cez externých dodávateľov umelo nezvýrazňuje znevýhodnenie lokality Cutro. Na podporu uvedeného argumentu Taliansko poskytlo odhady nevyhnutných prevádzkových a investičných nákladov na vykonávanie interného lakovania v závode Modena, čo dokázalo, že v ANV má táto zmena iba veľmi malý vplyv a vedie k zvýrazneniu znevýhodnenia lokality Cutro. Napriek tomu by investičné náklady na prevádzku lakovania v Modene boli oveľa nižšie ako náklady predpokladané v lokalite Cutro (4,5 milióna EUR oproti 6,3 milióna), vzhľadom na nižší stupeň automatizácie. Z uvedeného vyplýva, že vyššie investície na prevádzku lakovania v Cutro nemožno pripísať nedostatočne konsolidovanej siete dodávateľov, ale sú skôr následkom rôznych technologických riešení v alternatívnych lokalitách.

(53) Rovnaký postup uvažovania sa aplikuje v prípade skúšobnej linky v Cutro. Aj keď je pravdou, že v alternatívnej lokalite v Modene by si mohla De Tomaso prenajať infraštruktúru, ktorá je na testovanie športových automobilov k dispozícii, infraštruktúra tohto druhu by úplne chýbala pre model Simbir v lokalite Timisoara. Taliansko prehlasuje, že model Simbir by sa v skutočnosti testoval na bežných cestách, ktoré sa nachádzajú v okolí rumunského podniku. Naproti tomu sa v Cutro predpokladá špecifická investícia do skúšobného trenažéra pre model Simbir.

(54) Komisia okrem toho podotýka, že v predmetnom prípade nemožno uplatniť iné faktory, ktoré by ospravedlnili vyšší stupeň automatizácie v rôznych lokalitách. Investície do automatizácie sa často odôvodňujú veľkým objemom výrobkov, čo nie je prípadom spoločnosti De Tomaso, ktorá by produkovala malé množstvá tak v Cutro, ako aj v alternatívnej lokalite. V súvislosti s tým by v alternatívnych lokalitách boli kvalitatívne úrovne identické.

(55) Dosiaľ predložené aspekty viedli Komisiu k záverom, že veľmi veľké rozdiely medzi investičnými nákladmi v Cutro a v alternatívnych lokalitách možno vysvetliť iba skutočnosťou, že porovnávané projekty majú veľmi odlišný charakter. Na podporu tohto záveru existuje podrobný popis investícií, ktorý Taliansko poskytlo k niektorým činnostiam.

(56) Najnovšie poskytnuté informácie naozaj ukazujú, že projekt v Cutro pozostáva z veľmi moderného, úplne automatizovaného výrobného systému, projektovaného pre veľký objem výroby, kým alternatívny projekt sa zakladá na koncepte nízkej automatizácie a na malých množstvách výroby. Príklady, uvedené v nasledujúcom texte, poukazujú na rozdielny charakter porovnávaných projektov:

a) pre montáž modelu Simbir v Cutro sa v jednej, dokonale vybavenej a úplne robotizovanej prevádzke na montáž čelného skla predpokladá investícia viac ako 2 milióny EUR. Zvyčajne sa toto zariadenie oproti manuálnym procesom montáže uprednostňuje iba v prípade veľmi veľkého objemu výroby, ktorý vysoko prevyšuje počet 50 tisíc jednotiek predpokladaných v predmetnom projekte. Pre Timisoaru sa pritom žiadna investícia tohto druhu nepredpokladá;

b) rovnako by sa pri montáži modelu Simbir v Cutro uplatnili roboty na montáž palubných dosiek, na montáž predných častí a strešných panelov a na montáž sedadiel a dverí. Pre Timisoaru sa pritom žiadna investícia tohto druhu nepredpokladá;

c) na lisovanie a zváranie športových automobilov sa v Cutro predpokladá drahá prevádzka na rezanie laserom, pričom sa pre Modenu žiadna podobná investícia nepredpokladá;

d) investície v Cutro zahŕňajú drahú plne vybavenú metrologickú jednotku so systémom merania založeným na údajoch tak pre karosériu automobilu, ako aj pre jeho súčasti. Pre alternatívne lokality sa žiadna podobná investícia nepredpokladá;

e) pre Cutro sa predpokladajú veľmi komplexné systémy na kontrolu kvality prichádzajúcich produktov, čo je v rozpore s bežnou praxou, pri ktorej za kontrolu kvality zodpovedá dodávateľ. Alternatívne riešenie túto kapacitu nezahŕňa;

f) investičné plány pre Cutro zahŕňajú centralizovaný informačný systém pre monitorovanie a diagnostiku montážnych liniek. Podobný systém sa pre alternatívne riešenie nepredpokladá, aj keď finálne výrobky by mali mať úplne rovnakú kvalitatívnu úroveň;

g) riešenie v Cutro zahŕňa investície na vybudovanie stáleho školiaceho centra, vybaveného multimediálnymi zariadeniami, prístupné aj pre personál dodávateľov. Podobné centrum sa pre alternatívne riešenie nepredpokladá;

h) investícia v Cutro zahŕňa testovaciu linku motorov. Táto infraštruktúra by spoločnosti De Tomaso umožnila vykonávať štandardné testovanie výroby, pristúpiť k úprave a vykonávať výskum a vývoj motorov (benzínových pre športové automobily a naftových pre model Simbir) zakúpených u externých dodávateľov a montovaných do automobilov v Cutro. V alternatívnom riešení by De Tomaso dávala vykonávať štandardné testovanie a úpravu externým dodávateľom v nezávislých spoločnostiach (v Modene) alebo u dodávateľa motorov (v Timisoare) a nepredpokladá sa výskum a vývoj.

(57) Berúc ohľad na uvedené prvky Komisia prišla k záveru, že investičné náklady v lokalite Cutro, predpokladané pre stroje a zariadenia, pre nástroje a formy a na úvery na nákup zariadenia sú veľmi vysoké a neporovnateľné s investičnými nákladmi pri alternatívnom riešení. Na základe informácií, ktoré boli k dispozícii a s pomocou svojho externého odborníka v sektore automobilového priemyslu Komisia odhadla, že objektívne rozdiely medzi alternatívnymi lokalitami pokiaľ ide o existenciu siete dodávateľov, náklady na prácu, právne predpisy a kvalifikáciu pracovnej sily by mohli ospravedlniť 25 % znevýhodnenie lokality Cutro oproti alternatívnemu riešeniu. Následne Komisia prišla k záveru, že investičné náklady na stroje a zariadenia, na nástroje a formy a na úvery na nákup vybavenia, ktoré sa pre účely pomoci v lokalite Cutro môžu považovať za prípustné dosahujú výšku 94 530 690 EUR ([9]), oproti 165 381 681 EUR uvádzaných Talianskom.

(58) Vzhľadom na uvedený odhad prípustných nákladov Komisia poznamenáva predovšetkým to, že jej cieľom nie je rozhodnúť, ktoré investície sa v Cutro majú alebo nemajú realizovať, ale určiť, či investície, ktoré spoločnosť De Tomaso chce realizovať sú podľa predpisov pre sektor automobilového priemyslu porovnateľné s investíciami, ktoré by sa realizovali v alternatívnych lokalitách a teda či sú prípustné pre zámery pomoci. Po druhé Komisia poznamenáva, že nemala možnosť vykonať podrobnejšie porovnanie medzi alternatívnymi projektmi, pretože Taliansko tvrdí, že to nie je uskutočniteľné. Komisia musela preto brať za základ informácie, ktoré jej boli poskytnuté.

(59) Komisia preto prišla k záveru, že celková suma prípustnej pomoci pre projekt dosahuje výšku 136 061 346 EUR ([10]) v aktualizovanej hodnote. Pre vypočítanie regionálneho znevýhodnenia lokality Cutro sa následne bral ohľad výhradne na uvedené investície. Táto úprava spôsobila zníženie znevýhodnenia z 89 757 129 na 18 906 138 EUR ([11]) na investičné náklady a iné prípustné náklady.

(60) Komisia okrem toho preskúmala porovnanie nákladov na činnosť vykonané Talianskom v ANV s pripomienkami poskytnutými samým Talianskom ohľadom začatia konania. Čo sa týka potreby pracovnej sily Komisia prijíma úpravy vykonané Talianskom, týkajúce sa počtu riaditeľov a zamestnancov, ktorí v alternatívnom riešení nie sú určení na manuálnu produkciu. Napriek tomu Komisia pripomína, že zvýšenie počtu zamestnancov nebolo správne zahrnuté do ANV pre výpočet nákladov na prácu. V alternatívnom riešení je v skutočnosti počet zamestnancov, uvedený v ANV, 642 v roku 2009, kým v dôvodovej dokumentácii je číslo 685. Komisia považuje za správne toto druhé číslo a následne podľa toho upravila aj ANV. Celkové náklady na prácu v alternatívnom riešení sa preto zvýšili z 23 448 521 na 28 526 739 EUR, znevýhodnenie týkajúce sa tejto položky nákladov sa znižuje o 5 078 218 EUR (62 658 707 EUR namiesto 67 736 925).

(61) Čo sa týka nákladov na prepravu do zahraničia, Komisia prijíma úpravu zo strany Talianska, ktorá znižuje znevýhodnenie týkajúce sa celkovej sumy týchto nákladov na 745 269 EUR (na začiatku talianske orgány vypočítali sumu 754 916 EUR).

([9]) (Investície do strojov a zariadení, nástrojov a foriem a úverov na nákup vybavenia v alternatívnej lokalite) x (1+percento handicapu v Cutro) = 75 624 552 [pozri bod 46] x 1,25 = 94 530 690.

([10]) Prípustné náklady na pozemok, budovy a stavby (41 530 657) [pozri bod 45] + Prípustné investície na stroje a zariadenia, nástroje a formy a úvery na nákup vybavenia (94 530 690) [pozri bod 59] = 136 061 346.

([11]) Kompenzácia akéhokoľvek znevýhodnenia v oblasti investičných nákladov do strojov a zariadení, nástrojov a foriem a úverov na nákup vybavenia sa rovná prípustným nákladom vypočítaným pre tieto položky (94 530 690) [pozri bod 59] – náklady na tieto položky v alternatívnej lokalite (75 624 552) [pozri bod 46] = 18 906 138.

(62) Úpravy analýzy prinášajú v oblasti vzťahu medzi nákladmi a výnosmi odlišné výsledky v porovnaní s výsledkami Talianska. Upravená ANV indikuje pre čisté náklady znevýhodnenie lokality Cutro vo výške 82 310 114 EUR ([12]) v hodnotách roku 2003 (oproti notifikovanej sume 158 248 977 EUR). Z toho pre projekt vyplýva percento znevýhodnenia 60,49 % ([13]) (oproti 76,48 % uvádzaným na začiatku).

(63) Nakoniec na základe bodu 3.2 písm. d) predpisov pre sektor automobilového priemyslu Komisia preskúmala otázku úpravy, ktorá pozostáva zo zvýšenia prípustnej intenzity pomoci ako doplnkového motívu pre investora, aby investoval v predmetnom regióne. Je jasné, že následne po investícii De Tomaso enormne zvýši svoju výrobnú kapacitu vzhľadom na to, že objem výroby spoločnosti je v súčasnosti pomerne nízky. Podľa predpisov pre sektor automobilového priemyslu sa teda „percento regionálneho znevýhodnenia“, vyplývajúce z ANV zníži o percento („zvýšený“ vplyv na hospodársku súťaž pre projekt investície v regióne podľa článku 87 ods. 3 písm. a) zmluvy). Konečné percento je preto 59,49 % GGE, nižšie ako regionálne maximum 50 % v NGE pre veľké podniky v Kalábrii (maximum, ktoré pre predmetný projekt zodpovedá 73,83 % GGE), a čo je ešte dôležitejšie, pre MSP. Pretože v každom prípade „percento regionálneho znevýhodnenia“ pre projekt ostáva nižšie ako regionálne maximum 73,83 % GGE, nie je už nevyhnutné určovať, či De Tomaso je MSP.

V. **ZÁVER**

(64) Komisia považuje za zlučiteľnú so spoločným trhom regionálnu pomoc, ktorú má Taliansko v úmysle poskytnúť spoločnosti De Tomaso na predmetný projekt za predpokladu, že neprekročí intenzitu pomoci rovnú 59,49 % GGE prípustných nákladov. Komisia sa domnieva, že prípustné náklady na predmetný projekt dosahujú sumu 136 061 346 EUR v hodnotách roku 2003 (pri úrokovej miere aktualizácie 5,06 %). Komisia preto považuje pomoc, ktorú má Taliansko v úmysle spoločnosti De Tomaso na predmetný projekt poskytnúť za zlučiteľnú so spoločným trhom v miere, ak suma neprekročí 80 949 401 EUR v GGE (hodnoty roku 2003, pri úrokovej miere aktualizácie 5,06 %).

(65) Každá iná štátna pomoc v prospech predmetnej investície je nezlučiteľná so spoločným trhom,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Štátna pomoc, ktorú má Taliansko v úmysle poskytnúť spoločnosti Società Consortile De Tomaso srl a UAZ Europa srl je zlučiteľná so spoločným trhom v súlade s článkom 87 ods. 1 zmluvy, pri obmedzení maximálnej sumy na 80 949 501 EUR v ekvivalente hrubej hotovostnej finančnej pomoci v hodnote z roku 2003, uplatňujúc úrokovú mieru aktualizácie 5,06 %.

Článok 2

Každá ďalšia štátna pomoc oproti sume pomoci podľa článku 1, ktorú má Taliansko v úmysle poskytnúť spoločnosti Società Consortile De Tomaso srl a UAZ Europa srl na predmetný projekt nie je zlučiteľná so spoločným trhom.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Talianskej republike.

V Bruseli 19. januára 2005

Za Komisiu

Neelie KROES

členka Komisie

([12]) 18 906 138 (investičné náklady [pozri bod 61]) + 62 658 707 (pracovné náklady [pozri bod 62]) + 745 269 (prepravné náklady [pozri bod 63]) = 82 310 114.

([13]) $\frac{\text{Čisté znevýhodnenie v oblasti nákladov}}{\text{Investícia}} = \frac{82\,310\,114}{136\,061\,346} = 60{,}49\ \%$ [pozri bod 61 pre nové investičné náklady, s výhradou úpravy].