II

(Akti, katerih objava ni obvezna)

KOMISIJA

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 19. januarja 2005

o državni pomoči ki jo namerava Italija izvajati za Societá Consortile De Tomaso srl in UAZ Europa srl, ki sta del skupine De Tomaso

(notificirano pod dokumentarno številko C(2005) 40)

(Besedilo v italijanskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

(2006/260/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE–

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti prvega pododstavka člena 88(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropskega gospodarskega prostora, zlasti člena 62(1)(a) Pogodbe,

po pozivu zainteresiranim strankam, da predložijo svoje pripombe v skladu z navedenimi določbami [1],

ob upoštevanju naslednjega:

I. POSTOPEK

(1) V pismu z dne 18. decembra 2002 so italijanske oblasti Komisiji priglasile načrt za dodeljevanje regionalne pomoči družbama Societá Consortile De Tomaso srl in UAZ Europa srl. Komisija je 4. februarja 2003 zahtevala dodatne informacije. Po zahtevi za podaljšanje roka za odgovor 12. marca in 22. aprila 2003 so italijanske oblasti v pismu z dne 26. maja 2003 zagotovile informacije.

(2) V pismu z dne 24. julija 2003 je Komisija Italijo obvestila, da se je v zvezi s pomočjo odločila sprožiti postopek, določen v členu 88(2) Pogodbe ES.

(3) Sklep Komisije o sprožitvi postopka je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* [2]. Komisija je zainteresirane stranke pozvala, da predložijo svoje pripombe.

(4) Komisija od zainteresiranih strank ni prejela nobenih pripomb.

(5) Italija je 13. oktobra 2003 svoje pripombe predložila v odgovor na sklep o sprožitvi postopka. Komisija je 6. februarja 2004 od Italije zahtevala pojasnitev. 17. februarja 2004 je potekalo srečanje med uradniki Komisije, italijanskimi oblastmi in predstavniki družbe. V pismu z dne 23. aprila 2004 je Italija poslala dodatne informacije. Italijanski minister za proizvodne dejavnosti je 30. aprila 2004 na Komisijo naslovil pismo, v katerem je zaprosil za hitro odločitev o zadevi. Komisija je na to pismo odgovorila 18. junija 2004.

II. PODROBEN OPIS POMOČI

(6) Načrtovana pomoč bi bila dodeljena družbama Societá Consortile De Tomaso srl in UAZ Europa srl, ki sta del skupine De Tomaso („De Tomaso“). Skupina De Tomaso se trenutno ukvarja s proizvodnjo zelo omejenega števila visoko zmogljivih športnih avtomobilov. Po podatkih Italije velja skupina De Tomaso po opredelitvi, navedeni v Uredbi Komisije (ES) št. 70/2001 z dne 12. januarja 2001 o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe ES pri pomoči za majhna in srednje velika podjetja [3] („Uredba MSP“), za majhno ali srednje veliko podjetje.

Projekt

(7) Načrti skupine De Tomasa za izgradnjo povsem novega proizvodnega obrata, ki bo ob koncu izgradnje imel vgrajene zmogljivosti za:

[1] UL C 227, 23.9.2003, str. 2.
[2] Glej opombo 1.
[3] UL L 10, 13.1.2001, str. 33. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 364/2004 (UL L 63, 28.2.2004, str. 22).

(a) končno sestavljanje okoli 40 000 enot/leto modela Simbir, terenskega vozila, ki ga proizvaja ruski proizvajalec motornih vozil UAZ;

(b) proizvodnjo okoli 8 000 enot/leto modela Vallelunga, športnega modela sedan in 300 enot/leto luksuznega športnega modela Pantera.

Začetek projekta je načrtovan takoj, ko Komisija odobri državno pomoč, zaključek projekta je predviden za leto 2006. Proizvodnja motornih vozil bi se začela leta 2005.

(8) Projekt bi bil izveden v Cutru, Kalabrija. Kalabrija je območje člena 87(3)(a), kjer je regionalna zgornja meja pomoči 50 % bruto ekvivalenta dotacije (*) („gge“) za obdobje 2000-06.

(9) Po podatkih italijanskih oblasti projekt ni vezana na določeno lokacijo in skupina De Tomaso obravnava kot alternativni lokaciji za izvedbo projekta Timisoaro (Romunija) za model Simbir ter Modeno (Italija) za modela Vallelunga in Pantera. V Timisoari bi se naložba izvedla na povsem novi lokaciji, medtem ko bi naložbo v Modeni predstavljala razširitev obstoječega obrata skupine De Tomaso, ki trenutno proizvaja zelo omejeno število modela Guara, visoko zmogljivega športnega avtomobila.

(10) V skladu s priglasitvijo namerava skupina De Tomaso vložiti nominalni znesek v višini 218 760 000 EUR (206 912 337 EUR v trenutni vrednosti, izračunani z uporabo leta 2003 kot izhodiščnega leta in diskontne stopnje v višini 5,06 % ([4])). Italijanske oblasti so potrdile upravičenost celotnega naložbenega zneska.

Pravna podlaga in zneski pomoči

(11) Priglašena pomoč je bila ob upoštevanju odobritve Komisije dodeljena dvema družbama v lasti skupine De Tomaso v dveh fazah . Aprila 2001 so bila odobrena prva neposredna nepovratna sredstva v korist družbe UAZ Europa srl v nominalni vrednosti 9 518 817 EUR. Druga neposredna nepovratna sredstva so bila odobrena avgusta 2002 v korist družbe Societá Consortile De Tomaso srl v nominalni vrednosti 168 490 000 EUR. Sredstva bi bila izplačana v obdobju 2004-08. Pomoč bi bila dodeljena na podlagi programov, odobrenih s strani Komisije ([5]) in predvidenih z Zakonom o ukrepih za spodbujanje proizvodnih dejavnosti v območjih v krizi („Zakon št. 488/1992“) in z Zakonom o ukrepih za racionaliziranje javnih financ („Zakon št. 662/1996“).

(12) Ker se obe odobritvi nanašata na enak projekt, so ju italijanske oblasti prijavile skupaj. Skupni znesek pomoči skupini De Tomaso bi tako znašal nominalno 178 008 817 EUR (155 640 104 EUR v sedanji vrednosti, izračunani z uporabo leta 2003 kot izhodiščnega leta in diskontne stopnje v višini 5,06 %). Intenzivnost pomoči, ki so jo priglasile italijanske oblasti, znaša 75,22 % bruto ekvivalenta dotacije (gge).

(13) Po podatkih Italije projektu ni bila dodeljena nobena druga pomoč ali financiranje s strani Skupnosti.

Razlogi za sprožitev postopka

(14) Komisija je v svojem sklepu z dne 23. julija 2003 o sprožitvi postopka izrazila dvom o opredelitvi skupine De Tomaso kot MSP. Izrazila je tudi dvome glede števila elementov analize stroškov in koristi (CBA) ter zlasti glede:

(a) primerljivosti projektov na izbranih in alternativnih lokacijah;

(b) primerjave naložbenih stroškov v analizi stroškov in koristi (CBA);

(c) primerjave poslovnih stroškov v analizi stroškov in koristi, s posebnim sklicevanjem na stroške dela in stroške zunanjega prevoza.

III. **PRIPOMBE S STRANI ITALIJE**

(15) Italija je 13. oktobra 2003 poslala svoje pripombe v odgovor na sklep o sprožitvi postopka. Nadaljnje informacije in dokumenti so bili Komisiji predloženi med srečanjem, ki je potekalo 17. februarja 2004 in v pismih z dne 23. in 30. aprila 2004.

(16) V zvezi s statusom MSP skupine De Tomaso je Italija zagotovila podrobne informacije o lastniški strukturi kot tudi računovodski izkazi za podjetje Alejandro S.A. in izvleček oporoke g. De Tomasa.

(17) Glede primerljivosti projektov na izbrani in alternativnih lokacijah je Italija potrdila, da v primerjavi med projekti samimi ti ponujajo identično proizvodnjo, v identičnih številkah, za enako ponudbo in z identičnimi cenami. Razliko v naložbah, potrebnih za alternativni lokaciji, je mogoče razložiti z upoštevanjem specifičnosti izbrane lokacije, ki je bila z vidika stroškov dela in socialne, varnostne ter okoljevarstvene zakonodaje podobna severnem delu Italije, vendar ni imela usposobljene delovne sile in zanesljive industrijske tradicije.

(18) Po podatkih Italije je bil položaj na alternativnih lokacijah zelo drugačen: v Modeni je bila na voljo visoko usposobljena delovna sila kot tudi zgoščena mreža avtomobilskih dobaviteljev in proizvajalcev. V Timisoari so bili na voljo usposobljeni delavci za samo delček stroškov, ki bi jih zahtevala lokacija v Cutru. Timisoara je predstavlja tudi logistično prednost za proizvodnjo modela Simbir.

(*) Dejanska napaka: se glasi „ neto ekvivalenta dotacije “.

([4]) Stopnja 5,06 % je vzeta iz preglednice „Državna pomoč – Referenčne mere in diskontne stopnje (v %), ki veljajo od 1. 8. 1997“ (glej http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/others/reference_rates.html) in ustrezajo stopnji za leto 2002, ki je bilo leto priglasitve.

([5]) Sklep Komisije z dne 12. julija 2000 o nenasprotovanju v zadevi N 715/99, objavljena v UL C 278, 30.9.2000, str. 26.

(19) Italija je ponovno potrdila strateško vrednost projekta Cutro za industrijski razvoj območja. V tem kontekstu je bil namen tehnološke izbire vzpostavitev izpopolnjenega proizvodnega obrata, ki je vključeval najbolj inovativne tehnologijo in opremo ter skupini De Tomaso omogočil izvedbo interne raziskave in razvoja. Nasprotno so bile v projektih za alternativni lokaciji izbrane bolj tradicionalne tehnološke rešitve.

(20) Na podlagi teh premislekov je Italija zatrdila, da je zahteva Komisije po primerjavi med popolnoma identičnima projektoma napačna in zavajajoča, saj bi izsilila primerjavo med „hipotetičnimi“ rešitvami, ki ne temeljijo na resničnih namerah družbe, ki izvaja naložbe.

(21) Italija je trdila, da primerjava „delovanje z delovanjem“ za naložbe v alternativnih rešitvah, kot je zahtevala Komisija za analizo stroškov in koristi (CBA) ni izvedljiva, saj bi zahtevala popolni razvoj alternativnih projektov, kar pa bi lahko skupina De Tomaso zagotovila šele po izbiri lokacije.

(22) Ne glede na to je Italija podala nove, podrobnejše informacije o primerjavi naložb v Cutru in alternativnih lokacijah namenjenih stiskanju, varjenju in lakiranju športnih avtomobilov (Cutro proti Modena) ter končnemu sestavljanju in lakiranju modela Simbir (Cutro proti Timisoara).

(23) Po podatkih Italije številne naložbe, načrtovane za Cutro, na alternativnih lokacijah ne bi bile potrebne zaradi možnosti zunanje izvedbe zadevnih postopkov (lakiranje in testiranje motorja) ali dajanja v najem obstoječih obratov (testna steza v bližini Modene). V zvezi z lakiranjem športnih avtomobilov je Italija podala oceno stroškov vlaganja v novo lakirnico v Modeni, da bi pokazala, da bi bilo interno lakiranje v Modeni ceneje kot če bi delo opravili zunanji izvajalci in bi se zato delno povečala prikrajšanost v Cutru. V zvezi s preskusno napravo za motorje, je Italija opozorila na to, da bi obrat Cutro skupini De Tomaso tudi omogočil razvoj specifičnih verzij motorjev za prihodnje proizvodnje.

(24) V zvezi z vidiki delovanja analize stroškov in koristi (CBA) je Italija pojasnila, da sta delna razloga za razliko, opisano v številu zaposlenih, napaka v analizi CBA, kjer je bilo število upravljavcev in uslužbencev za alternativno rešitev podcenjeno, in dejstvo, da bi bilo v Modeni potrebno manjše število delavcev, saj bi lakiranje lahko opravili zunanji izvajalci. Ob upoštevanju teh dveh dejavnikov je Italija ugotovila, da obstajajo za alternativni rešitvi podobne potrebe po delovni sili.

(25) V zvezi s stroški zunanjega prevoza je Italija podala posodobljene podatke in dokumentacijo o prevoznih stroških za model Simbir na lokaciji Timisoara, skladno s katerimi stroški zunanjega prevoza iz Cutra ne bi presegali alternativne Timisoare.

(26) Nazadnje je Italija pripomnila, da je družba trpela zaradi dolgotrajnosti postopka.

IV. **PRESOJA POMOČI**

(27) Ukrep, ki ga je Italija prijavila za skupino De Tomaso, predstavlja državno pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe. Financiran bi bil s strani države ali iz državnih sredstev.Nadalje, ker predstavlja pomemben delež financiranja projekta, lahko pomoč z dajanjem prednosti skupini De Tomaso nad konkurenti, ki ne prejemajo pomoči, izkrivlja konkurenco v Skupnosti. Nazadnje, trgovanje med državami članicami na avtomobilskem trgu je znatno. Tega Italija ne spodbija.

(28) Člen 87(2) Pogodbe ES navaja nekatere vrste pomoči, ki so združljive s skupnim trgom. Glede na naravo in namen pomoči ter zemljepisne lege podjetja, se pododstavki (a), (b) in (c) ne uporabljajo za zadevni načrt. Člen 87(3) Pogodbe določa druge oblike pomoči, ki se lahko upoštevajo kot združljive s skupnim trgom. Komisija ugotavlja, da je projekt lociran v Kalabriji, regiji, upravičeni do pomoči po členu 87(3)(a), z najvišjo regionalno zgornjo mejo 50 % neto ekvivalenta dotacije (nge) za velike družbe ([6]).

(29) Komisija meni, da je upravičenec do pomoči pod nadzorom skupina De Tomaso, ki vključuje družbi Societá Consortile De Tomaso srl in UAZ Europa srl, ki bosta prejemnici pomoči. Skupina De Tomaso načrtuje proizvodnjo in sestavo avtomobilov. Zato je to podjetje del industrije motornih vozil v smislu okvira Skupnosti za državno pomoč industriji motornih vozil ([7]) („okvir za motorna vozila“), ki se uporablja za zadevni projekt, saj je bila pomoč priglašena Komisiji pred 1. januarjem 2003.

([6]) Skladno s členom 4(3) Uredbe MSP, če se MSP lotijo naložbenih projektov na območjih, upravičenih za regionalno pomoč po členu 87(3)(a) Pogodbe, se lahko najvišja intenzivnost pomoči za regionalno pomoč v naložbah, določena v karti, ki jo je odobrila Komisija, poveča za največ 15 odstotnih točk bruto ekvivalenta dotacije (gge), pod pogojem, da skupna neto intenzivnost pomoči za projekt ne presega 75 %.

([7]) UL C 279, 15.9.1997, str. 1 in UL C 368, 22.12.2001, str. 10.

(30) Tako skupni stroški projekta in znesek pomoči presegajo priglašene prage v okviru za motorna vozila. Ti pragi so: (i) skupni stroški projekta enaki 50 milijonom EUR, (ii) skupna bruto pomoč za projekt, bodisi državna pomoč, bodisi pomoč instrumentov Skupnosti, enaka 5 milijonom EUR. S prijavo predlagane pomoči za skupino De Tomaso so italijanske oblasti ravnale v skladu z zahtevami člena 88(3) Pogodbe.

(31) Glede na okvir za motorna vozila mora Komisija zagotoviti, da je dodeljena pomoč potrebna za izvedbo projekta in tudi sorazmerna glede na resnost problemov, ki naj bi jih rešila. Izpolnjeni morata biti obe zahtevi, potrebnost in sorazmernost, da lahko Komisija odobri državno pomoč v industriji motornih vozil.

(32) Skladno z odstavkom 3.2(a) okvira za motorna vozila mora prejemnik pomoči, da bi pokazal potrebo po regionalni pomoči, jasno dokazati, da ima za svoj projekt ekonomsko izvedljivo alternativno lokacijo. Če projekt sestavlja modernizacija in racionalizacija obstoječega obrata ali ni alternativne industrijske lokacije, nove ali že obstoječe, ki bi lahko prejela zadevno naložbo znotraj skupine, bi bilo podjetje prisiljeno v izvajanje projekta na izbrani lokaciji, tudi brez pomoči. Zato se projektu, ki ni zemljepisno mobilen, ne sme dodeliti pomoči.

(33) V tem primeru bi bila za projekt geografska alternativa Cutru sestava modela Simbir v Timisoari (Romunija) in proizvodnja modelov Vallelunga in Pantera v Modeni (Italija). Komisija meni, da je Italija predložila zadostna dokumentarna dokazila v podporo tej trditvi. Predložena dokazila vključujejo študije izvedljivosti alternativnih lokacij, načrte, razporeditve in cenovne navedbe potencialnih dobaviteljev opreme.

(34) Ob upoštevanju narave naložbe (popolnoma nov projekt na popolnoma novi lokaciji) in na podlagi prejete dokumentacije je Komisija sklenila, da je projekt mobilen in obstaja izvedljiva alternativna lokacija.

(35) Skladno s točko 3.2.(b) okvira za motorna vozila Komisija odloči, ali so stroški v zvezi z mobilnimi vidiki projekta upravičeni ali ne. Skladno s točko 3.2.(c) okvira za motorna vozila mora Komisija zagotoviti, da je načrtovana pomoč v sorazmerju z regionalnimi problemi, ki jih namerava rešiti. Za to se uporablja analiza stroškov in koristi (CBA).

(36) Analiza stroškov in koristi v zvezi z mobilnimi elementi primerja stroške vlagatelja pri izvedbi projekta v zadevni regiji s stroški vlagatelja za enak projekt na drugi lokaciji. S tem je mogoče določiti specifično prikrajšanost zadevne regije – prejemnice pomoči. Komisija odobri regionalno pomoč v okviru regionalne prikrajšanosti, nastale zaradi naložbe v primerjalni obrat.

(37) V skladu s točko 3.2.(c) okvira za motorna vozila se prikrajšanosti pri delovanju Cutra v primerjavi s Timisoaro in Modeno v analizi stroškov in koristi (CBA) ocenijo v petih letih, saj se bo projekt izvedel na povsem novi lokaciji. Časovno obdobje, zajeto v analizi stroškov in koristi (CBA), ki so jo predložile italijanske oblasti, je od leta 2005 do 2009, to je tri leta (*) od začetka proizvodnje v skladu s točko 3.3 Priloge I okvira za motorna vozila. Priglašena analiza stroškov in koristi nakazuje prikrajšanost v neto stroških v višini 158 248 977 EUR v trenutni vrednosti za lokacijo v Cutru v primerjavi z alternativnimi lokacijami. Zato bi „razmerje regionalne prikrajšanosti“ znašalo 76,48 % ([8]).

(38) Kot predhodno tehnično točko Komisija navaja, da analiza stroškov in koristi (CBA), ki jo je predložila Italija, kot izhodiščno leto uporablja leto 2003 za diskontiranje zadevnih številk. Pravilno leto je 2002, ki je leto prijave načrtovane pomoči Komisiji. Pravilno uporabljena diskontna stopnja je iz leta 2002 (5,06 %), vendar sprememba referenčnega leta na noben način ne spreminja zadevna razmerja in številke ter se zato lahko ohrani.

(39) Pri vsebini analize stroškov in koristi (CBA) je Komisija informacije, ki jih je predložila Italija, ocenila s pomočjo zunanjega avtomobilskega strokovnjaka. Presoja je potrdila dvome, izražene v sklepu o sprožitvi postopka v zvezi s primerljivostjo projektov v Cutru in na alternativni lokaciji. Razlogi za to odločitev so podrobno opisani v točkah (40) do (63).

(*) Dejanska napaka: se glasi „pet let“.

([8]) Razmerje regionalne prikrajšanosti $= \frac{\text{Naložba}}{\text{oba v sedanji vrednosti}}$ Prikrajšanost v neto stroških.

V tem primeru znaša naložba 206 912 337 EUR [glej točko 10 zgoraj].

Razmerje regionalne prikrajšanosti $= \frac{158\ 248\ 977}{206\ 912\ 337} = 76{,}48\ \%$.

(40) Kot je navedeno v sklepu o sprožitvi formalnega postopka preiskave, je Komisija zahtevo „identičnih projektov“ v okviru za motorna vozila dosledno razlagala kot projekte, ki zadevajo proizvodnjo primerljivih motornih vozil, v primerljivih številkah in vključujejo primerljive proizvodne postopke. Komisija ponavadi sprejema dejstvo, da obstajajo pri projektih, izvedenih na različnih lokacijah, razlike v zvezi z ravnmi kakovosti končnega proizvoda ali različnimi stopnjami avtomatizacije obrata kot funkcijo stroškov dela. Vendar Komisija ne sprejema primerjave bistveno drugačnih projektov, kot so projekti, kjer se pomembne naložbe v opremo in stroje izvedejo na eni lokaciji, medtem ko na primerjalni strani v ustrezno proizvodnjo niso izvedene nobene naložbe.

(41) V tem primeru Komisija na podlagi informacij, ki jih je predložila Italija, ni mogla v celoti primerjati stroškov naložb. Italija je v svojih pripombah kot odgovor na sklep o sprožitvi postopka sama izjavila, da primerjava „delovanje z delovanjem“ za naložbe v alternativni rešitvi, kot je zahtevala Komisija, ni izvedljiva. Projekti na izbranih lokacijah v Cutru in na alternativnih lokacijah v Modeni in Timisoari so, v skladu z informacijami, ki jih je predložila Italija, bistveno drugačni z vidika tehnološke vsebine naložb in stopnje vertikalne diferenciacije.

(42) Ob upoštevanju te omejitve je Komisija pregledala razpoložljive informacije, da bi razumela razloge za podporo različnim naložbenim izbiram in ugotovila ali je v analizi stroškov in koristi (CBA) sprejemljiva bistvena razlika v naložbenih stroških. Pri izvedbi svoje ocene Komisija ne spodbija dejstva, da se lahko projekti na različnih lokacijah zelo razlikujejo, na primer zaradi različnih industrijskih odločitev. Komisija mora vseeno zagotoviti, da je analiza stroškov in koristi sredstvo za učinkovito oceno posebne prikrajšanosti izbrane lokacije. Takšna ocena je mogoča le, če so alternativni projekti primerljivi.

(43) Komisija je naprej ugotovila, da so naložbeni stroški zemljišča, gradnje in konstrukcije, strojev in opreme, orodja in barvil ter orodja dobavitelja v Cutru bistveno višji kot na alternativnih lokacijah. Komisija v zvezi s stroški zemljišča, gradnje in konstrukcije meni, da je mogoče razliko, navedeno v analizi stroškov in koristi (41 530 657 EUR v Cutru proti 10 084 237 EUR v alternativi) na eni strani utemeljiti z dejstvom, da so ta sredstva v Romuniji veliko cenejša kot v Italiji, na drugi strani pa z dejstvom, da ima skupina De Tomaso v Modeni že v lasti zemljišče in del stavb, potrebnih za projekt.

(44) Nasprotno bi morala skupina De Tomaso stroje, opremo, orodja, barvila in orodja za dobavitelje v Cutru in na obeh alternativnih lokacijah v veliki meri kupiti nove. Za ta sredstva, ki so ponavadi kupljena mednarodno, je mogoče velike razlike v naložbenih stroških (165 381 681 EUR v Cutru proti 75 624 552 EUR na alternativnih lokacijah) pojasniti le z dejstvom, da projekt v Cutru predvideva višjo stopnjo avtomatizacije in višjo vertikalno integracijo.

(45) Komisija je razpoložljive informacije ocenila, da bi ugotovila ali posebni pogoji različnih lokacij te razlike v stroških upravičujejo in ali so združljive z zahtevami analize stroškov in koristi (CBA).

(46) Komisija ugotavlja, da Italija razlike v stroških med Cutrom in Timisoaro pripisuje večinoma višjim stroškom dela (predvidena je večja avtomatizacija za zmanjšanje števila zaposlenih) in strožji socialni, varnostni in okoljski zakonodaji (novejša in bolj zapletena oprema se mora z njo skladati). Po mnenju Italije je razlika v stroških med Cutrom in Modeno posledica manj usposobljene delovne sile (za nadomestilo pomanjkanja usposobljenosti delovne sile bo potrebna večja avtomatizacija) in pomanjkanja vzpostavljene dobaviteljske mreže (potreba po večji vertikalni integraciji).

(47) Komisija dopušča možnost, da lahko ti dejavniki prispevajo k povečanju naložbenih stroškov. Vendar meni, da ne morejo pojasniti zelo velike razlike v stroških v primeru pod nadzorom.

(48) Prvič, za proizvajalca majhnega obsega kot je skupina De Tomaso, je mera, do katere lahko avtomatizacija pomaga zmanjšati število zaposlenih, omejena: naložbe v avtomatizacijo se ponavadi izplačajo le za proizvodnje velikega ali zelo velikega obsega. Rešitev Cutro bi rešila zelo malo delovne sile glede alternativ. V skladu s podatki iz analize stroškov in koristi (CBA), bi štela delovna sila v Cutru leta 2009 786 zaposlenih, v primerjavi z 685 zaposlenimi v Modeni in Timisoari skupaj. Tudi ob upoštevanju višje stopnje vertikalne integracije (ki ima za posledico večjo delovno silo za dejavnosti, izvedene znotraj podjetja) je razvidno, da se z večjo avtomatizacijo komaj kaj zmanjša število zaposlenih.

(49) Drugič, čeprav je res, da je socialna, varnostna in okoljska zakonodaja v Italiji strožja kot v Romuniji in bi zato zahtevala večje naložbe, se tega dejavnika ne sme precenjevati. Pri odločanju za srednje in dolgoročne naložbe proizvajalci avtomobilov poleg obstoječih zakonov navadno pregledajo tudi bodočo zakonodajo. V primeru Romunije se zdi zbliževanje s standardi zahodno evropskih ravni v srednjeročnem obdobju razumno, tudi ob upoštevanju verjetnega pristopa države k Evropski uniji.

(50) Tretjič, ne velja vedno, da je za nadomestilo manjše usposobljenosti delovne sile potrebna večja avtomatizacija. Pogosto velja nasprotno: avtomatizirane naprave za svoje delovanje in vzdrževanje potrebujejo visoko usposobljeno delovno silo, medtem ko lahko manj usposobljena delovna sila lažje upravlja preprostejše stroje.

(51) Nenazadnje je res, da lahko pomanjkanje vzpostavljene dobaviteljske mreže vodi k višji stopnji vertikalne integracije in posledično povzroči večje naložbe. Vendar je treba vsako dodatno naložbo, upravičeno s temi razlogi, neposredno povezati s pomanjkanjem obstoječih ali bodočih dobaviteljev za določene dejavnosti. To za primer pod nadzorom pogosto ne velja.

(52) Italija je na primer v svojih pripombah kot odgovor na sklep o sprožitvi formalnega postopka trdila, da zunanje opravljanje del lakiranja športnih avtomobilov v Modeni ni umetno povečalo prikrajšanosti za Cutro. V podporo svoji trditvi je Italija predložila oceno naložbe in stroškov delovanja za interno lakiranje v Modeni in pokazala, da je bil vpliv te spremembe na analizo stroškov in koristi zelo majhen ter v smeri povečanja prikrajšanosti Cutra. Vendar bi bili naložbeni stroški lakirnice v Modeni zaradi manj avtomatizirane vsebine znatno nižji kot predvideni stroški za Cutro (4,5 milijonov EUR proti 6,3 milijonov EUR). To kaže, da večje naložbe v lakirnico v Cutru ni mogoče pripisati pomanjkanju vzpostavljene dobaviteljske mreže, temveč je to posledica drugačnih tehnoloških odločitev na alternativnih lokacijah.

(53) Podobni razlogi veljajo za testno stezo v Cutru. Res je, da bi lahko na alternativni lokaciji v Modeni skupina De Tomaso obstoječe možnosti oddajala v najem za testiranje športnih avtomobilov, medtem ko takšnih možnosti za model Simbir v Timisoari ni. Italija je zatrdila, da bi model Simbir testirali na normalnih cestah v okolici romunskega obrata. V Cutru je predvidena posebna naložba v testno stezo za testiranje modela Simbir.

(54) Komisija nadalje ugotavlja, da v tem primeru ne veljajo drugi dejavniki, ki bi lahko upravičili višjo stopnjo avtomatizacije na različnih lokacijah. Naložbe v avtomatizacijo so pogosto upravičene s proizvodnjovelikega obsega, vendar to ne velja za skupino De Tomaso, saj je to proizvajalec majhnega obsega tako v Cutru, kot tudi na alternativnih lokacijah. Podobno bi bile ravni kakovosti na alternativnih lokacijah identične.

(55) Zaradi zgoraj navedenih elementov je Komisija sklenila, da je mogoče zelo velike razlike v naložbenih stroških med Cutrom in alternativnima lokacijama razložiti le z dejstvom, da se primerjana projekta zelo razlikujeta po naravi. Ta sklep podpira podroben opis naložb, ki ga je Italija predložila za nekatere dejavnosti.

(56) Najnovejše informacije kažejo, da sestavlja projekt v Cutru najnovejši, povsem avtomatiziran proizvodni sistem, namenjen proizvodnji velikega obsega, medtem ko temelji alternativni projekt na nizki avtomatizaciji in konceptu proizvodnje majhnega obsega. Primeri v nadaljevanju kažejo na različno naravo primerjanih projektov:

(a) za sestavo modela Simbir v Cutru je predvidena naložba več kot 2 milijona EUR za zelo visoko razvito in popolnoma robotizirano postajo za vgradnjo vetrobranskih stekel. Običajno se daje tem strojem prednost pred ročnimi postopkom vgradnje samo za proizvodnje velikega obsega, ki zelo presegajo 50 000 enot, predvidenih v tem projektu. V Timisoari takšne naložbe niso predvidene:

(b) podobno bi pri sestavi modela Simbir v Cutru uporabili robote za vgradnjo armaturnih plošč, sestavljanje prednjih delov, streh ter za ravnanje s sedeži in vrati. V Timisoari takšni stroji niso predvideni;

(c) za stiskanje in varjenje športnih avtomobilov je za Cutro načrtovana draga postaja za lasersko rezanje, medtem ko v Modeni podobna naložba ni predvidena;

(d) naložbe v Cutru vključujejo drago, v celoti opremljeno meroslovno enoto z merilnim sistemom na osnovi koordinat za celotno karoserijo in pod-sestavinami. V alternativi podobna naložba ni predvidena;

(e) Cutro vključuje visoko razvite sisteme nadzora kakovosti za vhodno blago. To je v nasprotju s trenutno prakso, po kateri bi za nadzor kakovosti postali odgovorni dobavitelji. Alternativna rešitev te zmožnosti nima;

(f) naložbeni načrti Cutra vključujejo centralizirano spremljanje informacijske tehnologije in diagnostični sistem za tekoče trakove. Za alternativno rešitev takšen sistem ni predviden, čeprav se pričakuje, da bodo končni proizvodi dosegli enako raven kakovosti;

(g) rešitev Cutro vključuje naložbe za vzpostavitev trajnega centra za usposabljanje z multimedijskimi sredstvi, ki bo dostopen tudi osebju dobaviteljev. V alternativni rešitvi takega centra ni;

(h) naložba v Cutru vključuje preskusno napravo za motorje. Naprava bi skupini De Tomaso omogočila izvajanje standardnih proizvodnih testov in natančnih nastavitev ter raziskave in razvoj motorjev (bencinski motorji za športne avtomobile in dizelski motorji za Simbir), kupljenih od zunanjih dobaviteljev in montiranih v avtomobile v Cutru. V alternativni rešitvi bi za skupino De Tomaso standardne teste in fine nastavitve opravili zunanji izvajalci, bodisi neodvisne družbe (Modena), bodisi dobavitelj motorjev (Timisoara). Raziskave in razvoj se ne bi izvajale.

(57) Ob upoštevanju vseh teh dejavnikov Komisija ugotavlja, da so naložbeni stroški za stroje in opremo, orodja in barvila ter orodja dobaviteljev v Cutru previsoki in niso primerljivi z naložbenimi stroški v alternativni rešitvi. Na podlagi razpoložljivih informacij je Komisija s pomočjo svojih zunanjih avtomobilskih strokovnjakov ocenila, da lahko objektivne razlike med alternativnima lokacijama glede obstoja dobaviteljske mreže, stroškov delovne sile, zakonskih zahtev in usposobljenosti delovne sile upravičijo 25 % prikrajšanost v Cutru glede alternativne rešitve. Komisija zato ugotavlja, da naložbeni stroški za stroje in opremo, orodja in barvila ter orodja dobaviteljev, ki upravičeni do pomoči, v Cutru znašajo 94 530 690 EUR ([9]), v primerjavi z 165 381 681 EUR po podatkih Italije.

(58) V zvezi z zgoraj izvedeno oceno upravičenih stroškov Komisija najprej poda pripombo, da ni njen namen odločiti, katera naložba se mora ali ne sme izvesti v Cutru, temveč ugotoviti katere naložbe, ki jih namerava skupina De Tomaso izvesti, so primerljive, v smislu okvira za motorna vozila, z naložbami, ki bi bile izvedene na alternativnih lokacijah in so zato upravičene do pomoči. Drugič, Komisija poda pripombo, da ni imela možnosti izvesti podrobnejše primerjave alternativnih projektov zaradi trditve Italije, da takšna primerjava ni izvedljiva. Zato se je morala Komisija zanesti na informacije, ki so ji bile na voljo.

(59) Komisija zato ugotavlja, da znašajo skupni upravičeni stroški za projekt 136 061 346 EUR ([10]) v trenutni vrednosti. Zato so se pri izračunu regionalne prikrajšanosti v Cutru upoštevale le te naložbe. Zaradi te spremembe se je zmanjšala prikrajšanost za naložbene stroške in druge upravičene stroške z 89 757 129 EUR na 18 906 138 EUR ([11]).

(60) Komisija je tudi ocenila primerjavo poslovnih stroškov v analizi stroškov in koristi (CBA), ki jo je predložila Italija s svojimi pripombami kot odgovor na sklep o sprožitvi postopka. V zvezi s potrebami delovne sile Komisija sprejema popravke s strani Italije za število upravljavcev in uslužbencev v alternativni rešitvi. Komisija vseeno ugotavlja, da za izračun stroškov dela povečana delovna sila ni bila pravilno vključena v analizo stroškov in koristi (CBA). Število delavcev, ki je v analizi stroškov in koristi (CBA) navedeno za alternativno rešitev, znaša 642 v letu 2009, medtem ko spremljajoča dokumentacija navaja število 685. Komisija meni, da je slednje število pravilno in je ustrezno spremenila analizo stroškov in koristi (CBA). Posledično se skupni delovni stroški v alternativni rešitvi povečajo z 23 448 521 EUR na 28 526 739 EUR, prikrajšanost za ta predmet se zmanjša za 5 078 218 EUR (62 658 707 EUR namesto 67 736 925 EUR).

(61) Komisija v zvezi s stroški zunanjega prevoza sprejema popravek Italije, s katerim se zmanjša prikrajšanost skupnih stroškov zunanjega prevoza na 745 269 EUR (italijanske oblasti so prvotno izračunale 754 916 EUR).

([9]) (Naložbe v stroje in opremo, orodja in barvila ter orodja dobaviteljev v alternativi) x (1+ stopnja prikrajšanosti v Cutru) = 75 624 552 [glej točko 46 zgoraj] x 1,25 = 94 530 690.

([10]) Upravičeni stroški zemljišča, gradnje in konstrukcije (41 530 657) [glej točko 45 zgoraj] + upravičeni stroški za stroje, opremo, orodje in barvila ter orodja dobaviteljev (94 530 690) [glej točko 59 zgoraj] = 136 061 346.

([11]) Nadomestilo vsake prikrajšanosti glede naložbenih stroškov za stroje, opremo, orodja in barvila ter orodja dobaviteljev enako upravičenim stroškom za te namene kot je izračunano (94 530 690 EUR) [glej točko 59 zgoraj] – stroški za te namene v alternativi (75 624 552 EUR) [glej točko 46 zgoraj] = 18 906 138.

(62) Spremembe, uvedene v analizi, prinašajo rezultate stroškov in koristi, ki se razlikujejo od tistih, ki jih je prijavila Italija. Spremenjena analiza stroškov in koristi (CBA) nakazuje na prikrajšanost v neto stroških v Cutru v višini 82 310 114 EUR ([12]) v vrednostih iz leta 2003 (v primerjavi s priglašenimi 15 248 977 EUR). Iz tega izhajajoče razmerje prikrajšanosti projekta je 60,49 % ([13]) (namesto 76,48 %, kot prvotno priglašeno).

(63) Končno, v skladu s točko 3.2.(d) okvira za motorna vozila, je Komisija obravnavala vprašanje „doplačila“, ki pomeni povečanje dovoljene intenzivnosti pomoči, predvidene za nadaljnjo spodbudo vlagateljev, da vlagajo v zadevno regijo. Seveda bo skupina De Tomaso zaradi naložbe zelo povečala svojo zmogljivost, saj so njene proizvodne stopnje trenutno zelo nizke. Zato se skladno z okvirom za motorna vozila „regionalno razmerje prikrajšanosti“, ki je rezultat analize stroškov in koristi (CBA) zniža za eno odstotno točko („velik“ vpliv na konkurenco za naložbeni projekt v regiji iz člena 87(3)(a)), zaradi česar je končno razmerje 59,49 % bruto ekvivalenta dotacije (gge), kar je nižje od regionalne zgornje meje 50 % neto ekvivalenta dotacije (nge) za velika podjetja v Kalabriji (ki za projekt pod nadzorom ustreza 73,83 % gge) in še zlasti za MSP. Glede na dejstvo, da ostaja „razmerje regionalne prikrajšanosti“ v vsakem primeru pod regionalno zgornjo mejo 73,83 % bruto ekvivalenta dotacije (gge) za projekt, ni več treba ugotoviti, ali je skupina De Tomaso MSP.

V. **ZAKLJUČEK**

(64) Komisija ugotavlja, da je regionalna pomoč, ki jo namerava Italija dodeliti skupini De Tomaso za zadevni projekt, združljiva s skupnim trgom, v kolikor ne presega intenzivnosti pomoči 59,49 % bruto ekvivalenta dotacije (gge) upravičenih stroškov. Komisija meni, da znašajo upravičeni stroški za zadevni projekt 136 061 346 EUR v vrednostih iz leta 2003 (diskontna stopnja 5,06 %). Komisija zato ugotavlja, da je regionalna pomoč, ki jo namerava Italija dodeliti skupini De Tomaso za zadevni projekt, združljiva s skupnim trgom, v kolikor ne presega 80 949 501 EUR bruto ekvivalenta dotacije (gge) (v vrednostih iz leta 2003, diskontna stopnja 5,06 %).

(65) Vsaka dodatna državna pomoč za zadevne naložbene projekte je nezdružljiva s skupnim trgom–

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

Državna pomoč, ki jo namerava Italija izvajati za družbi Societá Consortile De Tomaso srl in UAZ Europa srl, je združljiva s skupnim trgom v smislu člena 87(1) Pogodbe, do največjega zneska 80 949 501 EUR bruto ekvivalenta dotacije v vrednostih iz leta 2003 (diskontna stopnja 5,06 %).

Člen 2

Vsaka dodatna državna pomoč, poleg zneska navedenega v členu 1, ki jo namerava Italija dodeliti družbama Societá Consortile De Tomaso srl in UAZ Europa srl za projekt pod nadzorom, je nezdružljiva s skupnim trgom.

Člen 3

Ta odločba je naslovljena na Italijansko republiko.

V Bruslju, 19. januarja 2005

Za Komisijo
Neelie KROES
Članica Komisije

([12]) 18 906 138 (naložbeni stroški [glej točko 61 zgoraj]) + 62 658 707 (poslovni stroški [glej točko 62 zgoraj]) + 745 269 (prevozni stroški [glej točko 63 zgoraj]) = 82 310 114.

([13]) $\frac{\text{Prikrajšanost v neto stroških}}{\text{Naložba}} = \frac{82\,310\,114}{136\,061\,346} = 60{,}49\%$ [glej točko 61 za stroške nove naložbe kot je popravljeno].