II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 19 januari 2005

om det statliga stöd som Italien planerar att genomföra till förmån för Società Consortile De Tomaso srl och UAZ Europa srl, som båda tillhör De Tomaso-koncernen

[delgivet med nr K(2005) 40]

(Endast den italienska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2006/260/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket i detta,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig [1], och

av följande skäl:

I. FÖRFARANDE

(1) Genom en skrivelse av den 18 december 2002 anmälde Italien till kommissionen planerna på att bevilja regionalstöd till förmån för Società Consortile De Tomaso srl och UAZ Europa srl. Den 4 februari 2003 begärde kommissionen ytterligare upplysningar. Den 12 mars och den 22 april begärde Italien att tidsfristen för svar skulle förlängas och inkom sedan med upplysningarna i en skrivelse av den 26 maj 2003.

(2) Genom en skrivelse av den 24 juli 2003 underrättade kommissionen Italien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende detta stöd.

(3) Kommissionens beslut att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* [2]. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på stödet i fråga.

(4) Kommissionen har inte mottagit några synpunkter från berörda parter.

(5) (När förfarandet inleddes den 13 oktober 2003 inkom Italien med kommentarer. Den 6 februari 2004 begärde kommissionen ytterligare klargöranden av Italien och den 17 februari hölls ett möte med kommissionens avdelningar, de italienska myndigheterna och företrädare för det berörda företaget. Genom en skrivelse av den 23 april 2004 inkom Italien med ytterligare upplysningar. Den 30 april översände den italienske näringsministern en skrivelse till kommissionen och bad om en snabb lösning på det berörda ärendet. Kommissionen svarade genom en skrivelse av den 18 juni 2004.

II. BESKRIVNING AV STÖDET

(6) Det planerade stödet är avsett för Società Consortile De Tomaso srl och UAZ Europa srl som ägs av De Tomaso-koncernen (nedan kallad ”De Tomaso”). De Tomaso producerar för närvarande sportbilar med höga prestanda i mycket begränsat antal. Italien hävdar att De Tomaso faller inom ramen för begreppet små och medelstora företag enligt definitionen i kommissionens förordning (EG) nr 70/2001 av den 12 januari 2001 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd till små och medelstora företag [3] (nedan kallad ”förordningen om statligt stöd till små och medelstora företag”).

Projektet

(7) De Tomaso avser att investera i en ny anläggning på ett nytt produktionsställe, som när den är färdig kommer att följande kapacitet:

[1] EUT C 227, 23.9.2003, s. 2.
[2] Se fotnot 1.
[3] EGT L 10, 13.1.2001, s. 33, senast ändrad genom förordning (EG) nr 364/2004 (EUT L 63, 28.2.2004, s. 22).

a) Slutmontering av cirka 40 000 terrängfordon per år av modellen Simbir, som produceras av den ryska biltillverkaren UAZ.

b) Produktion av cirka 8 000 bilar per år av modellen Vallelunga, en sportbil av sedanmodell, och cirka 300 bilar per år av lyxsportbilen Pantera.

Projektet kommer att inledas när kommissionen har godkänt stödet och arbetet beräknas vara klart 2006. Produktionen av bilar kommer att börja redan 2005.

(8) Projektet skall genomföras i Italien, närmare bestämt i Cutro i Kalabrien som är en stödberättigad region enligt artikel 87.3 a i EG-fördraget och vars regionalstödstak uppgår till 50 % bruttobidragsekvivalent (*) under perioden 2000–2006.

(9) Enligt de italienska myndigheterna finns det alternativa placeringsorter eftersom De Tomaso undersöker möjligheterna att förlägga produktionen av modellen Simbir till Timisoara (i Rumänien) och modellerna Vallelunga och Pantera till Modena (i Italien). I Timisoara skulle investeringen avse en nyetablering, medan det i Modena skulle röra sig om att utvidga De Tomasos befintliga anläggning, där man för närvarande och i mycket begränsade kvantiteter producerar modellen Guarà, en sportbil med höga prestanda.

(10) Enligt vad som anges i anmälan uppgår De Tomasos investering till ett nominellt belopp av 218 760 000 euro (206 912 337 euro i diskonterat värde, beräknat med 2003 som basår och 5,06 % i diskonteringsränta ([4])). De italienska myndigheterna hävdar att hela beloppet är stödberättigat.

Rättslig grund och stödbelopp

(11) Det anmälda stödet beviljas, förutsatt att kommissionen godkänner det, till förmån för två av De Tomaso-koncernens bolag och enligt en plan i två steg. Det första direkta bidraget som uppgick till ett nominellt belopp av 9 519 817 euro beviljades UAZ Europa srl i april 2001 och det andra bidraget som uppgick till ett nominellt belopp av 168 490 000 euro beviljades Società Consortile De Tomaso srl i augusti 2002. Bidragen skulle betalas ut under perioden 2004–2008. Stödet faller inom ramen för de ordningar som godkänts av kommissionen ([5]), och som föreskrivs i lagen om åtgärder till förmån för produktiv verksamhet i mindre gynnade regioner i Italien (nedan kallad lag nr 488/1992) och i lagen om åtgärder för att förbättra de offentliga finanserna (nedan kallad lag nr 662/1996).

(12) Eftersom de två stöden avser samma projekt anmäldes de tillsammans. Följaktligen uppgår stödet till De Tomasto till ett nominellt belopp av 178 008 817 euro (155 640 104 euro i diskonterat värde, beräknat med 2003 år som basår och 5,06 % i diskonteringsränta). Stödnivån uppgår till 75,22 % bruttobidragsekvivalent.

(13) Enligt de italienska myndigheterna har projektet inte tilldelats något annat gemenskapsstöd eller någon annan gemenskapsfinansiering.

Skäl till att inleda förfarandet

(14) I beslutet av den 23 juli 2003 om att inleda förfarandet hyste kommissionen tvivel om att De Tomaso kan klassificeras som ett litet eller medelstort företag. Kommissionen uttryckte även tvivel om olika delar av kostnads- och intäktsanalysen, särskilt om följande:

a) Jämförbarheten mellan projekten på det valda och de alternativa produktionsställena.

b) Jämförelsen i kostnads- och intäktsanalysen mellan investeringskostnaderna.

c) Jämförelsen i kostnads- och intäktsanalysen mellan driftskostnaderna, särskilt avseende arbetskostnader och utlandstransporter.

III. KOMMENTARER FRÅN ITALIEN

(15) När förfarandet inleddes den 13 oktober 2003 inkom Italien med kommentarer. Vid mötet den 17 februari 2004 och i skrivelser av den 23 och 30 april 2004 tillhandahöll Italien ytterligare upplysningar och dokument.

(16) När det gäller De Tomasos ställning som ett litet eller medelstort företag inkom Italien med detaljerade upplysningar om ägarstrukturen, årsredovisningen för företaget Alejandro S.A och ett utdrag från De Tomasos testamente.

(17) När det gäller jämförbarheten mellan de projekt som skall genomföras på det valda produktionsstället och de som skall genomföras på de alternativa produktionsställena hävdar Italien först och främst att analysen jämför identiska tillverkningar av identiska kvantiteter av samma produktmix till samma priser. Det faktum att investeringarna på de alternativa produktionsställena avviker kan förklaras genom att situationen på det valda produktionsstället liknar situationen i norra Italien i fråga om arbetskostnader och social-, säkerhets- och miljölagstiftning, men att det saknas kvalificerad arbetskraft och en solid industritradition.

(18) Enligt de italienska myndigheterna är situationen på de alternativa produktionsställena mycket annorlunda eftersom man i Modena har tillgång till högkvalificerad arbetskraft och ett tätt nätverk av bilproducenter och leverantörer till bilindustrin. I Timisoara finns det kvalificerad arbetskraft tillgänglig till en bråkdel av den kostnad som man måste betala i Cutro. Dessutom har Timisoara en logistisk fördel när det gäller produktionen av Simbir-modellen.

(*) Faktafel: Det skall vara ” nettobidragsekvivalent” och inte ” bruttobidragsekvivalent”.

([4]) Räntesatsen 5,06 % anges i tabellen ”statligt stöd – referens- och diskonteringsräntesatser tillämpliga från den 1 augusti 1997” och motsvarar 2002 års (anmälningsårets) räntesats (se http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/others/reference_rates/sv.pdf).

([5]) Kommissionens beslut av den 12 juli 2000 om att inte göra några invändningar i fall N 715/99 som offentliggjorts i EGT C 278, 30.9.2000, s. 26.

(19) Italien framhåller Cutro-projektets strategiska värde för områdets industriella utveckling. I detta sammanhang syftar de teknologiska valen till att inrätta en avancerad produktionsstruktur med mycket innovativ teknik och utrustning som gör det möjligt för De Tomaso att bedriva lokal forskning och utveckling. De alternativa projekten innebär däremot mer traditionella tekniska lösningar.

(20) Mot denna bakgrund hävdar Italien att kommissionens krav på en jämförelse mellan identiska projekt är felaktig och vilseledande eftersom det skulle tvinga fram en jämförelse av hypotetiska lösningar som inte är grundade på företagets verkliga investeringsavsikter.

(21) Italien hävdar även att jämförelsen mellan enskilda produktionsmoment när det gällde investeringarna i alternativa lösningar, som kommissionen krävde för kostnads- och intäktsanalysen, inte är möjlig eftersom den skulle kräva att de alternativa projekten skulle utvecklas full ut, vilket De Tomaso bara skulle kunna göra efter det att valet av produktionsställe hade gjorts.

(22) Italien har dock inkommit med nya och mer utförliga upplysningar där man jämför investeringarna i Cutro med de alternativa anläggningarna för pressning, svetsning och lackering av sportbilar (Cutro med Modena) och för slutmontering och lackering av Simbir-modellen (Cutro med Timisoara).

(23) Enligt Italien skulle många av de planerade investeringarna i Cutro inte vara nödvändiga vid de alternativa lösningarna eftersom det skulle vara möjligt att förlägga de berörda momenten någon annanstans (lackering och provning av motorer) eller hyra befintliga infrastrukturer (motorprovbänk i närheten av Modena). När det gäller lackering av sportbilar har Italien inkommit med en skattning av investeringskostnaderna för en ny lackeringsverkstad i Modena för att visa att lackering som utförs där skulle vara billigare än utlokalisering av momentet vilket också ökar Cutros nackdel något. När det gäller motorprovbänken påpekar Italien att anläggningen i Cutro också skulle göra det möjligt för De Tomaso att utveckla specifika motorversioner för framtida produktioner.

(24) I fråga om kostnads- och intäktsanalysens verksamhetsaspekter förklarar Italien att den konstaterade skillnaden avseende behovet av arbetskraft beror dels på ett fel i kostnads- och intäktsanalysen, därför att antalet chefer och tjänstemän som inte arbetar i produktionen är undervärderat, dels på det faktum att behovet av arbetskraft i Modena skulle vara lägre eftersom lackeringen skulle läggas ut på entreprenad. Med hänsyn till dessa båda faktorer drar Italien slutsatsen att behovet av arbetskraft vid de alternativa lösningarna är lika stort.

(25) När det gäller kostnaderna för transporter till utlandet har Italien inkommit med uppdaterade upplysningar och dokumentation avseende Simbir-modellens transportkostnader från Timisoara. Enligt dessa uppgifter skulle transportkostnaderna från Cutro inte överstiga dem från det alternativa produktionsstället i Timisoara.

(26) Slutligen påpekar Italien att det berörda företaget lider av förfarandets långa behandlingstid.

IV. **BEDÖMNING AV STÖDET**

(27) Den åtgärd som anmäldes av Italien avseende De Tomaso utgör statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget. Stödet finansieras av staten eller med hjälp av statliga medel. Dessutom utgör stödet en betydande andel av projektets finansiering, och det skulle kunna snedvrida konkurrensen inom gemenskapen och ge De Tomaso en fördel framför konkurrenterna som inte får något stöd. Slutligen är handeln med bilar mycket utbredd mellan medlemsstaterna, vilket inte heller förnekas av Italien.

(28) I artikel 87.2 i fördraget anges de former av stöd som är förenliga med den gemensamma marknaden. Med tanke på stödets karaktär och syfte och företagets geografiska placering är a, b och c i ovannämnda artikel inte tillämpliga på det berörda projektet. I artikel 87.3 anges ytterligare former av stöd som kan anses vara förenliga med den gemensamma marknaden. Kommissionen konstaterar att projektet skall genomföras i regionen Kalabrien och är berättigat till stöd enligt artikel 87.3 a med ett regionalstödstak på 50 % nettobidragsekvivalent för stora företag ([6]).

(29) Enligt kommissionen är den berörda stödmottagaren De Tomaso, dvs. den koncern som innefattar företagen Società Consortile De Tomaso srl och UAZ Europa srl till vilka stödet har beviljats. De Tomasos verksamhet omfattar produktion och montering av motorfordon, vilket innebär att företaget är en del av bilindustrin enligt gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd till bilindustrin ([7]) (nedan kallade ”rambestämmelser för bilindustrin”) som skall tillämpas på det berörda projektet eftersom stödet har anmälts till kommissionen före den 1 januari 2003.

([6]) När små och medelstora företag genomför investeringsprojekt i områden som är berättigade till regionalstöd enligt artikel 87.3 a i fördraget får det maximala stödtak, som fastställts i den karta som kommissionen har godkänt, ökas med maximalt 15 procentenheter bruttobidragsekvivalent under förutsättning att den totala stödnivån netto inte överstiger 75 % enligt artikel 4.3 i förordningen om statligt stöd till små och medelstora företag.

([7]) EGT C 279, 15.9.1997, s. 1 och EGT C 368, 22.12.2001, s. 10.

(30) Både projektets anmälda totalkostnad och stödbelopp överstiger de fastställda taken i rambestämmelserna för bilindustrin. Följande tak skall tillämpas: a) 50 miljoner euro för projektets totalkostnad, och b) 5 miljoner euro för stödets totala bruttobelopp, oavsett om det är ett statligt stöd eller om stödet ges via gemenskapsmedel. Vid anmälan av det planerade stödet till De Tomaso uppfyllde de italienska myndigheterna kraven i artikel 88.3 i fördraget.

(31) Enligt rambestämmelserna för bilindustrin måste kommissionen säkerställa att det beviljade stödet är både nödvändigt för projektets genomförande och står i proportion till de problem som måste övervinnas. Båda dessa kriterier om nödvändighet och proportionalitet måste vara uppfyllda för att kommissionen skall bemyndiga ett statligt stöd inom bilindustrin.

(32) På grundval av punkt 3.2 a i rambestämmelserna för bilindustrin måste det stödmottagande företaget för att påvisa behovet av regionalstöd komma med klara bevis för att det har ett ekonomiskt lönsamt alternativ för genomförande av projektet. Om projektet innebär modernisering och rationalisering av en befintlig anläggning eller om den ifrågavarande investeringen inte kan göras på någon annan ny eller befintlig industrianläggning inom koncernen måste företaget genomföra projektet på den enda möjliga fabriksanläggningen, även utan stöd. Följaktligen kan inget regionalstöd beviljas till förmån för ett projekt som inte är geografiskt rörligt.

(33) I det aktuella fallet är de geografiska alternativen till anläggningen i Cutro att montera Simbir-modellen i Timisoara (i Rumänien) och att producera Vallelunga- och Pantera-modellerna i Modena (i Italien). Kommissionen anser att Italien har stött detta påstående med tillräckliga skriftliga bevis, bland annat med genomförbarhetsstudier avseende de alternativa produktionsställena, ritningar och uppställningar samt uppgifter om potentiella leverantörer av utrustning.

(34) Med hänsyn till investeringens natur (projektet avser en nyetablering) och på grundval av de inlämnade handlingarna drar kommissionen slutsatsen att projektet är geografiskt rörligt och att det finns ett alternativt produktionsställe, där det är genomförbart.

(35) På grundval av punkt 3.2 b i rambestämmelserna för bilindustrin bedömer kommissionen om kostnaderna för de rörliga inslagen i projektet är stödberättigade eller inte. Enligt punkt 3.2 c måste kommissionen försäkra sig om att det planerade stödet står i proportion till de regionala problem som det skall bidra till att lösa. För detta ändamål används en kostnads- och intäktsanalys.

(36) I kostnads- och intäktsanalysen jämförs de kostnader för de rörliga inslagen som investeraren skulle ha för att genomföra sitt projekt i den berörda regionen med de kostnader han skulle ha för ett identiskt projekt med en alternativ lokalisering. Detta gör det möjligt att fastställa de nackdelar som är specifika för den berörda stödberättigade regionen. Kommissionen godkänner regionalstöd upp till en gräns som motsvarar de regionala nackdelar som följer av investeringen i jämförelseanläggningen.

(37) På grundval av punkt 3.2 c i rambestämmelserna för bilindustrin görs en bedömning i kostnads- och intäktsanalysen av de driftsmässiga nackdelarna med anläggningen i Cutro jämfört med dem i Timisoara och Modena under en femårsperiod, eftersom det rör sig om ett nyetableringsprojekt. De italienska myndigheternas referensperiod i kostnads- och intäktsanalysen sträcker sig från 2005 till 2009, dvs. den treårsperiod (*) som löper från produktionsstarten enligt vad som föreskrivs i punkt 3.3 i bilaga 1 i rambestämmelserna för bilsektorn. I den anmälda kostnads- och intäktsanalysen uppgår nackdelarna till ett diskonterat värde på 158 248 977 euro för anläggningen i Cutro jämfört med de alternativa anläggningarna. Följaktligen uppgår kvoten för regional nackdel till 76,48 % ([8]).

(38) Som en preliminär teknisk punkt noterar kommissionen att 2003 är referensår för aktualisering av de berörda uppgifterna i den kostnads- och intäktsanalys som lagts fram av Italien . Det korrekta året är dock 2002, dvs. det år när det planerade stödet anmäldes till kommissionen. Eftersom 2002 års diskonteringsränta ändå tillämpats (5,06 %) skulle en ändring av referensåret inte på något sätt förändra procentsatserna och uppgifterna, och ändringen kan därför lämnas oförändrad.

(39) När det gäller innehållet i kostnads- och intäktsanalysen har kommissionen anlitat en extern expert inom bilindustrin för att bedöma de uppgifter som Italien inkommit med. Bedömningen bekräftade de tvivel som uttrycktes i beslutet om att inleda förfarandet om huruvida projektet i Cutro och den alternativa lokaliseringen var jämförbara eller inte. De skäl som ledde fram till detta beslut anges i punkterna 40–63.

(*) Faktafel: Det skall vara ”den femårsperioden” och inte ”den treårsperioden”.

([8]) Regional nackdel i procent $= \frac{\text{investeringar}}{\text{nettonackdel}}$ (båda beloppen till diskonterat värde)

I det berörda fallet uppgår investeringen till 206 912 337 euro [se punkt 10].

Regional nackdel i procent $= \frac{158\ 248\ 977}{206\ 912\ 337} = 76,48\%$.

(40) Som det sägs i beslutet om att inleda förfarandet har kommissionen följdriktigt tolkat kraven avseende identiska projekt i rambestämmelserna för bilsektorn som att det måste röra sig om projekt som avser produktion av jämförbara fordon, i jämförbara kvantiteter och genom jämförbara tillverkningsprocesser. Vanligtvis accepterar kommissionen skillnader mellan projekt som genomförs på olika ställen, till exempel när det gäller den slutliga produktens kvalitet eller olika grad av automatisering i anläggningarna i förhållande till arbetskostnad. Kommissionen accepterar dock inte jämförelser av projekt som uppvisar betydande skillnader, till exempel när ansenliga investeringar i utrustning och maskiner skall göras på ett ställe, men däremot inte för motsvarande produktion i jämförelseanläggningen.

(41) I det berörda fallet har de upplysningar som Italien inkommit med inte gjort det möjligt att göra en fullständig jämförelse av investeringskostnaderna. De italienska myndigheterna konstaterade själva i sina kommentarer till beslutet om att inleda förfarandet att det inte var möjligt att göra en jämförelse moment för moment avseende investeringarna i alternativa lösningar, vilket kommissionen krävde för kostnads- och intäktsanalysen. Enligt de upplysningar som Italien inkommit med uppvisar i själva verket projekten vid den planerade lokaliseringen i Cutro och de alternativa lokaliseringarna i Modena och Timisoara betydande skillnader vad gäller investeringarnas tekniska innehåll och graden av vertikal differentiering.

(42) Mot bakgrund av detta har kommissionen undersökt de tillgängliga upplysningarna för att förstå motiven till de olika investeringsbesluten och förvissa sig om att den betydande skillnaden mellan investeringskostnaderna är acceptabel inom ramen för kostnads- och intäktsanalysen. Vid sin bedömning invänder kommissionen inte mot att projekten kan uppvisa stora skillnader mellan de olika lokaliseringarna, till exempel som en följd av olika industriella beslut. Kommissionen måste dock säkerställa att kostnads- och intäktsanalysen är ett lämpligt instrument för att bedöma den valda lokaliseringens specifika nackdel, vilket bara är möjligt om de alternativa projekten är jämförbara.

(43) Kommissionen noterar framför allt att investeringskostnaderna i Cutro kraftigt överstiger motsvarande kostnader vid de alternativa lokaliseringarna vad gäller mark, byggnader, byggnadsarbeten, maskiner, utrustning, verktyg och pressar samt utrustning för leverantörer. När det gäller kostnaderna för marken och byggnader och byggnadsarbeten anser kommissionen att skillnaden i kostnads- och intäktsanalysen (41 530 657 euro i Cutro jämfört med 10 084 237 euro för den alternativa lokaliseringen) dels är berättigad därför att kostnaderna för dessa poster i Rumänien är mycket lägre än i Italien, dels därför att De Tomaso redan äger mark i Modena och en del av de byggnader som skulle krävas för projektet.

(44) Däremot när det gäller maskiner, utrustning, verktyg och pressar samt utrustning för leverantörer skulle De Tomaso till stor del behöva förse sig med nya tillgångar såväl i Cutro som på de alternativa produktionsställena. I fråga om dessa tillgångar, som vanligtvis förvärvas på den internationella marknaden, kan de betydande skillnaderna i investeringskostnader (165 381 681 euro i Cutro jämfört med 75 624 552 euro på det alternativa produktionsstället) bara förklaras genom det faktum att projektet i Cutro innebär en högre grad av automatisering och ökad vertikal integration.

(45) Kommissionen har granskat de tillgängliga upplysningarna för att fastställa om dessa kostnadsskillnader var berättigade genom de särskilda villkoren för de olika lokaliseringarna och om de var förenliga med kostnads- och intäktsanalysens krav på jämförbarhet.

(46) Kommissionen noterar att Italien framför allt hänför kostnadsskillnaden mellan Cutro och Timisoara till högre arbetskostnader (för att minska arbetskraften planeras ökad automatisering) och den strängare social-, säkerhets- och miljölagstiftningen (för att följa bestämmelserna krävs modernare och mer komplicerade anläggningar). Kostnadsskillnaden mellan Cutro och Modena beror framför allt på att arbetskraften saknar kvalificerad utbildning (för att kompensera bristen på utbildad arbetskraft krävs ökad automatisering) och på att det inte finns något etablerat leverantörsnätverk (vilket kräver en mer vertikal struktur).

(47) Kommissionen accepterar att dessa faktorer kan bidra till att öka investeringskostnaderna, men anser inte att de kan förklara den mycket stora skillnaden mellan de jämförda kostnaderna.

(48) För det första kan automatisering bara bidra till att minska behovet av arbetskraft i begränsad utsträckning när det gäller en tillverkare av små kvantiteter som De Tomaso; vanligtvis är investeringar i automatisering bara lönsamma vid stora eller mycket stora produktionskvantiteter. Cutro-lösningen skulle i själva verket knappast leda till minskad arbetsstyrka jämfört med de alternativa lösningarna. Enligt uppgifterna i kostnads- och intäktsanalysen skulle de anställda uppgå till 786 i Cutro 2009, jämfört med 685 i Modena och Timisoara tillsammans. Även med hänsyn till den mer utvecklade vertikala strukturen i Cutro (som resulterar i ett ökat antal anställda för den interna verksamheten), är det uppenbart att den ökade automatiseringen knappast tillåter besparingar i form av färre anställda.

(49) För det andra, även om det är sant att social-, säkerhets- och miljölagstiftningen i Italien är strängare än i Rumänien och således kan kräva större investeringar, skall denna faktor inte överskattas. När biltillverkare fattar beslut om investeringar på medellång sikt har de en tendens att beakta både framtida och gällande lagstiftning. I fallet med Rumänien verkar en tillnärmning av standarderna mot västeuropeiska nivåer rimlig på medellång sikt, särskilt med tanke på landets förmodade anslutning till Europeiska unionen.

(50) För det tredje krävs inte alltid ökad automatisering för att kompensera för bristen på utbildad arbetskraft. Ofta är det dock motsatsen som gäller; för drift och underhåll av automatiserade maskiner krävs kvalificerad arbetskraft, medan arbetstagare med sämre utbildning har lättare att använda enklare maskiner.

(51) Slutligen är det sant att avsaknaden av ett etablerat leverantörsnätverk kan leda till en högre grad av vertikal integration, och följaktligen till krav på ökade investeringar. Varje ytterligare investering som är motiverad på dessa grunder bör dock kopplas direkt till avsaknaden av befintliga eller planerade leverantörer för de specifika verksamheterna. Detta är dock inte ofta fallet i det berörda ärendet.

(52) I kommentarerna till beslutet om att inleda förfarandet hävdar Italien till exempel att det faktum att lackeringen av sportbilar i Modena läggs ut externt inte på konstlad väg förstärker nackdelen för Cutro. Till stöd för sitt argument har Italien inkommit med skattningar av de drifts- och investeringskostnader som krävs för att utföra lackeringen i anläggningen i Modena och visar således att denna förändring av kostnads- och intäktsanalysen har en mycket liten effekt och förvärrar nackdelen för Cutro. Investeringskostnaderna för lackeringsverkstaden i Modena var mycket lägre än de planerade kostnaderna i Cutro (4,5 miljoner jämfört med 6,3 miljoner euro), på grund av den lägre graden av automatisering. Därav följer att huvuddelen av investeringarna i lackeringsverkstaden i Cutro inte kan hänföras till avsaknaden av ett etablerat leverantörsnätverk, utan snarare till olika tekniska beslut vid de alternativa produktionsställena.

(53) Ett liknande resonemang förs när det gäller provbanan i Cutro. Även om De Tomaso skulle kunna hyra tillgängliga infrastrukturer för testning av sportbilar vid den alternativa lokaliseringen i Modena, saknas infrastrukturer av detta slag helt för Simbir-modellen i Timisoara. Italien bekräftar i själva verket att Simbir-modellen skulle testas på vanliga vägar runt den rumänska anläggningen. I Cutro planeras likväl en särskild investering i speciella provbanor för testning av Simbir-modellen.

(54) Kommissionen noterar dessutom att andra faktorer som skulle kunna motivera till en ökad grad av automatisering vid olika lokaliseringar inte kan gälla i det berörda fallet. Investeringar i automatisering motiveras ofta av produktionsvolymen vilken inte är fallet när det gäller De Tomaso som skulle producera små kvantiteter såväl i Cutro som vid den alternativa lokaliseringen. På samma sätt skulle kvalitetsnivåerna vara identiska vid de alternativa lokaliseringarna.

(55) Ovanstående aspekter har lett till att kommissionen drar slutsatsen att de betydande skillnaderna mellan investeringskostnaderna i Cutro och vid de alternativa lokaliseringarna bara kan förklaras av det faktum att de jämförda projekten är av mycket olika natur. Denna slutsats stöds av den detaljerade beskrivning av investeringarna som Italien inkom med avseende några transaktioner.

(56) De senaste upplysningarna visar att projektet i Cutro består av ett helt automatiserat och mycket modernt produktionssystem som utvecklats för en hög produktionsvolym, medan det alternativa projektet är baserat på en låg grad av automatisering och på små produktionskvantiteter. Följande exempel visar att de jämförda projekten är av mycket olika natur:

a) För montering av Simbir-modellen i Cutro planeras en investering på över två miljoner euro för en mycket avancerad och helt robotiserad arbetsstation för montering av vindrutor. Vanligtvis föredras sådan utrustning framför manuell montering bara för mycket stora produktionsvolymer som klart överstiger de 50 000 enheter som planeras för detta projekt. Ingen investering av detta slag planeras i Timisoara.

b) På samma sätt skulle robotar användas för montering av Simbir-modellen i Cutro, dvs. för att installera instrumentbrädor, montera fordonens främre delar och takpaneler samt för att installera säten och dörrar. Ingen maskinell utrustning av detta slag planeras i Timisoara.

c) När det gäller pressning och svetsning av sportbilar i Cutro planeras en dyr arbetsstation för skärning med laser, men ingen liknande investering planeras i Modena.

d) Investeringarna i Cutro omfattar en dyr och fullt utrustad metrologisk enhet med ett koordinatbaserat mätningssystem för fordonets kaross och för dess komponenter. Ingen liknande investering planeras för den alternativa lokaliseringen.

e) Mycket avancerade system för kontroll av inkommande varor planeras i Cutro, vilket strider mot normal praxis att överlämna ansvaret för kvalitetskontrollen till leverantören. Den alternativa lösningen innefattar inte några sådana system.

f) Investeringsplanerna för anläggningen i Cutro innehåller ett centraliserat datasystem för övervakning och bedömning av monteringslinjerna. Något liknande system planeras inte för den alternativa lösningen, trots att slutprodukterna måste ha samma kvalitetsnivå.

g) Projektet i Cutro innefattar investeringar i ett permanent fortbildningscentrum med multimediainstallationer som också skall vara tillgängligt för leverantörernas personal. Något liknande centrum planeras inte för den alternativa lokaliseringen.

h) Investeringen i Cutro innefattar en motorprovbänk. Denna utrustning skulle göra det möjligt för De Tomaso att genomföra standardtest av produktionen, utföra finjusteringar och bedriva FoU på motorer (bensinmotorer för sportbilarna och dieselmotorer för Simbir-modellen) som köpts av externa leverantörer och som monterats på bilarna i Cutro. Vid den alternativa lösningen skulle De Tomaso förlägga standardtest och finjusteringar externt, hos ett oberoende företag (i Modena) och hos motorleverantören (i Timisoara), och ingen FoU-verksamhet är planerad för den alternativa lösningen.

(57) Med hänsyn till alla dessa faktorer drar kommissionen slutsatsen att de planerade investeringskostnaderna i Cutro för maskiner och utrustning, verktyg och pressar samt för leverantörernas utrustning är överdrivna och inte jämförbara med investeringskostnaderna avseende den alternativa lösningen. Utifrån de tillgängliga upplysningarna och med hjälp av den externe experten på bilindustrin bedömde kommissionen att de objektiva skillnaderna mellan de alternativa lokaliseringarna i form av förekomsten av ett leverantörsnätverk, arbetskostnader, rättsliga krav och arbetskraftens kvalifikationer skulle kunna motivera en nackdel på 25 % i Cutro jämfört med den alternativa lösningen. Följaktligen drar kommissionen slutsatsen att investeringskostnaderna för maskiner, utrustning, verktyg och pressar samt för leverantörsutrustning som kan anses stödberättigade i Cutro uppgår till 94 530 690 euro ([9]) mot 165 381 681 euro som angivits av Italien.

(58) När det gäller ovannämnda skattning av de stödberättigade kostnaderna noterar kommissionen dessutom att dess mål inte är att besluta vilka investeringar som skall eller inte skall göras i Cutro, utan att fastställa om de investeringar som De Tomaso planerar att genomföra är jämförbara, enligt rambestämmelserna för bilindustrin, med de investeringar som skulle ha genomförts på de alternativa produktionsställena, och således om de är berättigade till stöd. För det andra påpekar kommissionen att den inte har haft möjlighet att göra en mer detaljerad jämförelse av de alternativa projekten eftersom Italien hävdar att detta inte är möjligt. Kommissionen har således varit tvungen att utgå från de upplysningar som gjorts tillgängliga.

(59) Följaktligen drar kommissionen slutsatsen att projektets totala stödberättigade kostnader uppgår till 136 061 346 euro ([10]) i diskonterat värde. Därför har bara dessa investeringar betraktats vid beräkningen av den regionala nackdelen i Cutro. Denna ändring har lett till en minskning av nackdelen för investeringskostnader och övriga stödberättigade utgifter från 89 757 129 euro till 18 906 138 euro ([11]).

(60) Kommissionen har även granskat Italiens jämförelse av driftskostnaderna i kostnads- och intäktsanalysen med Italiens kommentarer om inledningen av förfarandet. När det gäller behovet av arbetskraft accepterar kommissionen Italiens korrigeringar avseende antalet chefer och tjänstemän som inte arbetar i produktionen vid den alternativa lösningen. Kommissionen noterar dock att ökningen av antalet anställda inte har inkluderats korrekt i kostnads- och intäktsanalysen för att beräkna arbetskostnaderna. I kostnads- och intäktsanalysen uppges antalet anställda vid den alternativa lösningen till 642 personer 2009, medan 685 personer anges i underlagen. Kommissionen anser att den senare uppgiften är korrekt och har följaktligen ändrat kostnads- och intäktsanalysen. De totala arbetskostnaderna för den alternativa lösningen ökar således från 23 448 521 till 28 526 739euro, och nackdelen avseende detta kostnadsställe minskas med 5 078 218 euro (62 658 707 euro istället för 67 736 925 euro).

(61) När det gäller kostnaderna för transporter till utlandet godtar kommissionen Italiens rättelse som minskar nackdelen avseende dessa kostnader till 745 269 euro (ursprungligen hade de italienska myndigheterna beräknat 754 916 euro).

([9]) (Investeringar i maskiner, utrustning, verktyg och pressar samt leverantörsutrustning vid den alternativa lokaliseringen) x (1+Cutros nackdel i procent) = 75 624 552 [se punkt 46] x 1,25 = 94 530 690.

([10]) Stödberättigade kostnader för mark, byggnader och byggnadsarbeten (41 530 657 euro) [se punkt 45] + stödberättigade kostnader för maskiner, utrustning, verktyg och pressar samt leverantörsutrustning (94 530 690 euro) [se punkt 59] = 136 061 346 euro.

([11]) Ersättning för nackdelar i form av investeringskostnader för maskiner, utrustning, verktyg och pressar samt leverantörsutrustning motsvarande beräknade stödberättigade kostnader för dessa poster (94 530 690 euro) [se punkt 59] – kostnaderna för dessa poster vid den alternativa lokaliseringen (75 624 552 euro) [se punkt 46] = 18 906 138 euro.

(62) Dessa korrigeringar leder till en förändring av kostnads- och intäktsanalysens resultat jämfört med vad de italienska myndigheterna har anmält. I den ändrade kostnads- och intäktsanalysen anges kostnadsnackdelen netto i Cutro till 82 310 114 euro ([12]) i 2003 års penningvärde (jämfört med det anmälda beloppet som uppgick till 158 248 977 euro). Projektets procentuella nackdel uppgår således till 60,49 % ([13]) (jämfört med 76,48 % som inledningsvis anmäldes).

(63) På grundval av punkt 3.2 d i rambestämmelserna för bilindustrin har kommissionen slutligen granskat frågan om justering som består av en nivåhöjning av det berättigade stödet för att ge investeraren ytterligare incitament att investera i den berörda regionen. Det står klart att De Tomaso kommer att öka sin produktionskapacitet mycket kraftigt till följd av investeringen, eftersom företagets nuvarande produktionsnivå är väldigt låg. Enligt rambestämmelserna för bilindustrin skall den regionala nackdelen i procent som följer av kostnads- och intäktsanalysen således minskas med en procentenhet (stor påverkan på konkurrensen av ett investeringsprojekt i en region som omfattas av artikel 87.3 a i EG-fördraget). Den slutliga procentsatsen uppgår således till 59,49 % bruttobidragsekvivalent, som är lägre än regionalstödstaket på 50 % nettobidragsekvivalent i Kalabrien för stora företag (vilket motsvarar 73,83 % bruttobidragsekvivalent för det berörda projektet) och, framför allt, för små och medelstora företag. Eftersom den regionala nackdelen i procent för det berörda projektet i vilket fall som helst är lägre än regionalstödstaket på 73,83 % bruttobidragsekvivalent är det inte längre nödvändigt att fastställa om De Tomaso faller inom ramen för begreppet små och medelstora företag.

V. **SLUTSATSER**

(64) Kommissionen anser att det regionalstöd som Italien planerar att bevilja De Tomaso för det berörda projektet är förenligt med den gemensamma marknaden eftersom det inte överstiger 59,49 % bruttobidragsekvivalent av de stödberättigade kostnaderna. Kommissionen anser att projektets stödberättigade kostnader uppgår till 136 061 346 euro i 2003 års penningvärde (och med en diskonteringsränta på 5,06 %). Kommissionen anser således att det regionalstöd som Italien planerar bevilja De Tomaso för det berörda projektet är förenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning som stödet inte överstiger 80 949 501 euro bruttobidragsekvivalent (i 2003 års penningvärde och med 5,06 % i diskonteringsränta).

(65) Alla övriga statliga stöd till förmån för det berörda investeringsprojektet är oförenliga med den gemensamma marknaden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd som Italien planerar att bevilja Società Consortile De Tomaso srl och UAZ Europa srl är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.1 i EG-fördraget i den utsträckning som detta inte överstiger taket på 80 949 501 euro bruttobidragsekvivalent i 2003 års penningvärde och med en diskonteringsränta på 5,06 %.

Artikel 2

Allt annat statligt stöd än det stödbelopp som nämns i artikel 1 som Italien avser att bevilja Società Consortile De Tomaso srl och UAZ Europa srl för projektet i fråga är oförenligt med den gemensamma marknaden

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 19 januari 2005.

På kommissionens vägnar

Neelie KROES

Ledamot av kommissionen

([12]) 18 906 138 euro (investeringskostnader [se punkt 61]) + 62 658 707 (driftskostnader [se punkt 62]) + 745 269 euro (trans-

([13]) $\frac{\text{Kostnadsnackdel netto}}{\text{Investering}} = \frac{82\ 310\ 114}{136\ 061\ 346} = 60,49\ \%$ [se punkt 61 för de nya korrigerade investeringskostnaderna].