

## II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

## KOMMISSION

## ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 19. Januar 2005

über die staatliche Beihilfe, die Italien zugunsten der zur Gruppe De Tomaso gehörenden Società Consortile De Tomaso srl und der UAZ Europa srl gewähren will

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2005) 40)

(Nur der italienische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2006/260/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß den genannten Artikeln<sup>(1)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

## I. DAS VERFAHREN

- (1) Italien hat bei der Kommission mit Schreiben vom 18. Dezember 2002 einen Regionalbeihilfeplan zugunsten der Società Consortile De Tomaso srl und der UAZ Europa srl angemeldet. Am 4. Februar 2003 hat die Kommission um ergänzende Angaben gebeten. Die italienischen Behörden haben am 12. März und am 22. April um Fristverlängerung gebeten und die ergänzenden Angaben dann mit Schreiben vom 26. Mai 2003 übermittelt.
- (2) Die Kommission hat Italien mit Schreiben vom 24. Juli 2003 von ihrer Entscheidung in Kenntnis gesetzt, wegen dieser Beihilfe das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.
- (3) Die Entscheidung der Kommission über die Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht<sup>(2)</sup>. Die Kommission hat die Beteiligten zur Äußerung zu der betreffenden Beihilfe aufgefordert.
- (4) Die Kommission hat keine Stellungnahmen von Beteiligten erhalten.

- (5) Italien hat bei der Einleitung des Verfahrens Bemerkungen abgegeben, und zwar am 13. Oktober 2003. Am 6. Februar 2004 hat die Kommission Italien um Erläuterungen gebeten, und am 17. Februar fand ein Treffen statt, an dem die Dienststellen der Kommission, die italienischen Behörden und Vertreter des betroffenen Unternehmens teilnahmen. Mit Schreiben vom 23. April 2004 hat Italien zusätzliche Angaben übermittelt. Am 30. April hat der italienische Minister für die produktiven Tätigkeiten der Kommission ein Schreiben übersandt, in dem er um eine rasche Lösung in dem betreffenden Fall bat. Die Kommission hat ihm mit Schreiben vom 18. Juni 2004 geantwortet.

## II. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHILFE

- (6) Die geplante Beihilfe soll der Società Consortile De Tomaso srl und der UAZ Europa srl gewährt werden, die zur Gruppe De Tomaso (im Folgenden: „De Tomaso“) gehören. De Tomaso produziert derzeit in sehr geringer Anzahl leistungsfähige Sportwagen. Nach Auffassung Italiens ist De Tomaso ein kleines bis mittleres Unternehmen im Sinne der Definition der Verordnung (EG) Nr. 70/2001 der Kommission vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen<sup>(3)</sup> (im Folgenden: „KMU-Verordnung“).

## Das Projekt

- (7) De Tomaso plant an einem noch nicht erschlossenen Standort die Eröffnung einer völlig neuen Produktionsstätte, die nach Fertigstellung folgende Kapazitäten erreichen soll:

<sup>(1)</sup> ABl. C 227 vom 23.9.2003, S. 2.<sup>(2)</sup> Siehe Fußnote 1.<sup>(3)</sup> ABl. L 10 vom 13.1.2001, S. 33, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 364/2004 (ABl. L 63 vom 28.2.2004, S. 22).

- a) Endmontage von jährlich circa 40 000 Geländewagen des Modells Simbir, die von dem russischen Kraftfahrzeughersteller UAZ produziert werden;
- b) Herstellung von jährlich circa 8 000 Stück der Sportlimousine Vallenga und von jährlich 300 Stück des Luxus sportwagens Pantera.

Das Projekt soll unmittelbar nach Genehmigung der Beihilfe durch die Kommission anlaufen. Der Abschluss der Arbeiten ist für das Jahr 2006 vorgesehen. Die Kfz-Produktion wird bereits im Jahr 2005 aufgenommen.

- (8) Das Projekt soll in Italien durchgeführt werden, und zwar im Ort Cutro in Kalabrien. Diese Region ist ein Gebiet im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a des Vertrages mit einer Förderhöchstgrenze von 50 % Bruttosubventionsäquivalent (\*) (BSÄ) im Zeitraum 2000-2006.
- (9) Nach Ansicht der italienischen Behörden ist das Projekt nicht standortgebunden: De Tomaso prüfe auch andere Standorte, und zwar Timisoara (Rumänien) für das Modell Simbir und Modena (Italien) für die Modelle Vallenga und Pantera. In Timisoara würde die Investition an einem völlig neuen Standort getätigt, während in Modena das bereits bestehende Werk von De Tomaso erweitert würde, wo derzeit in sehr geringer Stückzahl das Modell Guarà produziert wird, ein sehr leistungsfähiger Sportwagen.
- (10) Den Angaben in der Anmeldung zufolge beabsichtigt De Tomaso, einen Nennbetrag von 218 760 000 Euro (206 912 337 Euro aktualisierter Nettowert, wobei vom Jahr 2003 als Referenzjahr und von einem Abzinsungssatz in Höhe von 5,06 % ausgegangen wird <sup>(4)</sup>) zu investieren. Die italienischen Behörden sind von der Beihilfefähigkeit des gesamten Investitionsbetrages ausgegangen.

#### *Rechtsgrundlage und Beihilfebeträge*

- (11) Die angemeldete Beihilfe wurde – vorbehaltlich der Genehmigung durch die Kommission – zwei Unternehmen gewährt, die De Tomaso gehören; die Auszahlung soll nach einem Zweistufenplan erfolgen. Die erste direkte Beihilfe, ein Nennbetrag von 9 519 817 Euro zugunsten der UAZ Europa srl, wurde im April 2001 gewährt, während die zweite Beihilfe, ein Nennbetrag von 168 490 000 Euro zugunsten der Società Consortile De Tomaso srl, im August 2002 gewährt wurde. Die Auszahlung sollte im Zeitraum 2004-2008 erfolgen. Die Beihilfe bewegt sich im Rahmen der von der Kommission genehmigten Regelungen <sup>(5)</sup>, die das Gesetz „Misure in favore delle attività produttive nelle aree depresse del Paese“ (im Folgenden: Gesetz Nr. 488/1992) und das Gesetz „Misure di razionalizzazione della finanza pubblica“ (im Folgenden: Gesetz Nr. 662/1996) vorsehen.
- (12) Da beide Beihilfen dasselbe Projekt betreffen, wurden sie von den italienischen Behörden zusammen gemeldet. Insgesamt beläuft sich die De Tomaso gewährte Beihilfe somit auf einen Nennbetrag von 178 008 817 Euro

(bzw. einen aktualisierten Wert von 155 640 104 Euro, berechnet auf der Grundlage des Jahres 2003 als Referenzjahr und eines Abzinsungssatzes von 5,06 %). Die von den italienischen Behörden gemeldete Beihilfeintensität beläuft sich auf 75,22 % BSÄ.

- (13) Nach Angaben Italiens wurden für das Projekt keine weiteren Gemeinschaftsbeihilfen oder –zuschüsse gewährt.

#### *Gründe für die Einleitung des Verfahrens*

- (14) In ihrer Entscheidung vom 23. Juli 2003 über die Einleitung des Verfahrens hat die Kommission Zweifel daran geäußert, dass es sich bei De Tomaso um ein KMU handelt. Ferner hat die Kommission verschiedene Elemente der Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) angezweifelt, insbesondere in Bezug auf:
  - a) die Vergleichbarkeit der Projekte am gewählten Standort und an den Alternativ-Standorten;
  - b) den im Rahmen der KNA vorgenommenen Vergleich der Investitionskosten;
  - c) den im Rahmen der KNA vorgenommenen Vergleich der Betriebskosten, insbesondere hinsichtlich der Arbeits- und der Auslandstransport-Kosten.

### III. BEMERKUNGEN ITALIENS

- (15) Italien hat sich am 13. Oktober 2003 zur Einleitung des Verfahrens geäußert. Ferner wurden der Kommission bei einem Treffen am 17. Februar 2004 und mit Schreiben vom 23. und 30. April 2004 weitere Informationen und Unterlagen übermittelt.
- (16) Was den KMU-Status von De Tomaso angeht, so hat Italien ausführliche Informationen zu den Eigentumsverhältnissen und zu den Bilanzen des Unternehmens Alejandro S.A. sowie einen Auszug aus dem Testament von Herrn De Tomaso vorgelegt.
- (17) Zur Vergleichbarkeit der Projekte bei Durchführung am gewählten Standort bzw. an den Alternativstandorten führt Italien zunächst einmal aus, dass beim Vergleich der Projekte davon ausgegangen worden sei, dass dieselben Produkte in denselben Mengen, in derselben Produktzusammensetzung und zu gleichen Preisen produziert würden. Der unterschiedliche Investitionsbedarf an den Standortalternativen lasse sich durch die Besonderheiten des bevorzugten Standorts erklären, der Norditalien unter dem Gesichtspunkt der Arbeitskosten und der gesetzlichen Sozial-, Sicherheits- und Umweltvorschriften entspreche, an dem es aber an qualifizierten Arbeitskräften und einer soliden industriellen Tradition mangle.
- (18) Nach Auffassung Italiens stellt sich die Situation an den Alternativstandorten ganz anders dar: In Modena seien hoch qualifizierte Arbeitskräfte verfügbar, da es dort ein engmaschiges Netz von Kfz-Zulieferern und –Herstellern gebe. In Timisoara seien qualifizierte Arbeitskräfte verfügbar, deren Lohnkosten nur einen Bruchteil der in Cutro anfallenden Kosten ausmachten. Darüber hinaus sprächen in Timisoara logistische Gründe für die Produktion des Modells Simbir.

(\*) Schreibfehler. Richtig müsste es lauten: Nettosubventionsäquivalent.

<sup>(4)</sup> Der Satz von 5,06 % ergibt sich aus der Tabelle für staatliche Beihilfen – vom 1. August 1997 anwendbare Referenz- und Abzinsungssätze – und entspricht dem Jahr 2002, in dem die Beihilfe gemeldet wurde (siehe [http://europa.eu.int/comm/competition/state\\_aid/others/reference\\_rates/de.pdf](http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/others/reference_rates/de.pdf)).

<sup>(5)</sup> Entscheidung der Kommission vom 12. Juli 2000, im Fall N 715/99 keine Einwände zu erheben, veröffentlicht im ABl. C 278 vom 30.9.2000, S. 26.

- (19) Italien unterstreicht die strategische Bedeutung des Projekts Cutro für die industrielle Entwicklung der Gegend. Dabei habe man auf technologischer Ebene die Absicht, eine mit den innovativsten Techniken und Anlagen ausgestattete, moderne Produktionsstätte zu schaffen, wo De Tomaso intern Forschung und Entwicklung betreiben könne. An den Alternativstandorten habe man sich hingegen für traditionellere technologische Lösungen entschieden.
- (20) Aufgrund dieser Erwägungen hält Italien die Forderung der Kommission, einen Vergleich zwischen identischen Projekten anzustellen, für falsch und abwegig, da sie verlange, „hypothetische“ Lösungen zu vergleichen, die nicht den tatsächlichen Absichten des investierenden Unternehmens entsprächen.
- (21) Italien ist außerdem der Ansicht, dass der von der Kommission für die KNA geforderte detailliert aufgeschlüsselte Vergleich der an den Alternativstandorten notwendigen Investitionen nicht machbar sei, da hierfür die Alternativprojekte vollständig ausgearbeitet werden müssten, was De Tomaso jedoch erst nach der Wahl des Standortes tun könne.
- (22) Dennoch hat Italien einige detailliertere Angaben zum Vergleich der Investitionen gemacht, die in Cutro bzw. an den Alternativstandorten für das Pressen, Schweißen und Lackieren der Sportwagen (Cutro im Vergleich zu Modena) und für die Endmontage und das Lackieren des Modells Simbir (Cutro im Vergleich zu Timisoara) getätigt werden müssten.
- (23) Nach Ansicht Italiens müsste ein Großteil der in Cutro geplanten Investitionen an den Alternativstandorten nicht getätigt werden, da die betreffenden Operationen (Lackieren und Motorentests) an anderer Stelle durchgeführt werden oder vorhandene Infrastrukturen gemietet werden könnten (Teststrecke in der Nähe von Modena). Was das Lackieren angeht, so hat Italien eine Schätzung der Investitionskosten für eine neue Lackieranlage in Modena vorgelegt, um zu belegen, dass das Lackieren im Werk Modena kostengünstiger wäre als die Auftragsvergabe an eine externe Firma, was das Handicap von Cutro nochmals leicht verstärken würde. Was den Motorenprüfstand angeht, so weist Italien darauf hin, dass die Installation in Cutro es De Tomaso ermöglichen würde, dort auch spezielle Modelle für Motoren künftiger Produktionsreihen zu entwickeln.
- (24) Zu den operativen Aspekten der KNA führt Italien aus, dass die festgestellte Differenz beim jeweiligen Arbeitskräftebedarf zum einen Teil auf einen Fehler in der KNA zurückzuführen sei, denn bei der Alternativlösung habe man die Zahl der leitenden und der nicht in der Produktion beschäftigten Angestellten unterschätzt; zum anderen Teil sei der Arbeitskräftebedarf in Modena geringer, da das Lackieren dort von einer externen Firma übernommen werden könne. Italien kommt zu dem Schluss, dass unter Berücksichtigung dieser beiden Faktoren der Arbeitskräftebedarf bei den Alternativlösungen gleich wäre.
- (25) Was die Auslandstransportkosten angeht, so hat Italien aktualisierte Informationen und Unterlagen zu den Transportkosten des Modells Simbir ab Timisoara vorgelegt, wonach diese Kosten bei einem Transport ab Cutro nicht höher wären als am Alternativstandort Timisoara.
- (26) Schließlich weist Italien darauf hin, dass sich die lange Dauer des Verfahrens negativ auf das betreffende Unternehmen auswirke.

#### IV. WÜRDIGUNG DER BEIHILFE

- (27) Die von Italien gemeldete Maßnahme zugunsten von De Tomaso stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar. Die Beihilfe würde nämlich vom Staat oder aus staatlichen Mitteln finanziert. Darüber hinaus macht die Beihilfe einen erheblichen Prozentsatz der zur Finanzierung des Projekts erforderlichen Mittel aus und könnte den Wettbewerb innerhalb der Gemeinschaft dadurch verzerren, dass De Tomaso gegenüber anderen Konkurrenten, die keine Beihilfen erhalten, bevorzugt wird. Schließlich gibt es auf dem Kfz-Markt umfangreiche Handelsbeziehungen zwischen den Mitgliedstaaten. Dies wird von Italien nicht bestritten.
- (28) Artikel 87 Absatz 2 des Vertrages bestimmt, welche Arten von Beihilfen mit dem gemeinsamen Markt vereinbar sind. In Anbetracht der Eigenart und des Zwecks der Beihilfe sowie des Standorts des Unternehmens sind die Buchstaben a, b und c des Absatzes 1 hier nicht einschlägig. In Artikel 87 Absatz 3 werden andere Beihilfeformen beschrieben, die als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden können. Die Kommission stellt fest, dass das Projekt in der Region Kalabrien durchgeführt werden soll, die gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a Anspruch auf Regionalbeihilfen in Höhe von maximal 50 % Nettosubventionsäquivalent (NSÄ) für große Unternehmen hat <sup>(6)</sup>.
- (29) Empfänger der Beihilfe ist nach Auffassung der Kommission die Gruppe De Tomaso, zu der die Unternehmen Società Consortile De Tomaso srl und UAZ Europa srl gehören, denen die Beihilfe gezahlt werden soll. De Tomaso hat vor, Kraftfahrzeuge herzustellen und zu montieren: diese Tätigkeit ist somit der Kfz-Industrie im Sinne des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie zuzurechnen <sup>(7)</sup> (im Folgenden: „Gemeinschaftsrahmen für die Kfz-Industrie“); das fragliche Projekt fällt unter diesen Gemeinschaftsrahmen, da die Beihilfe der Kommission vor dem 1. Januar 2003 gemeldet wurde.

<sup>(6)</sup> Gemäß Artikel 4 Absatz 3 der KMU-Verordnung ist für Investitionsvorhaben von KMU in Gebieten, die Anspruch auf Regionalbeihilfe haben, ein Aufschlag auf den geltenden Förderhöchstsatz für regionale Investitionsbeihilfen, der sich nach den jeweiligen von der Kommission genehmigten nationalen Fördergebietskarten bestimmt, in Höhe von maximal 15 % BSÄ zulässig, sofern die Nettobeihilfeintensität insgesamt 75 % nicht übersteigt.

<sup>(7)</sup> ABl. C 279 vom 15.9.1997, S. 1 und ABl. C 368 vom 22.12.2001, S. 10.

- (30) Sowohl die Gesamtkosten des Projekts also auch der Beihilfebetrags überschreiten die für die Zwecke der Anmeldung festgesetzten Höchstgrenzen in der Kfz-Branche. Diese Höchstgrenzen belaufen sich auf a) 50 Millionen Euro bei den Gesamtkosten des Vorhabens; b) 5 Millionen Euro beim Bruttogesamtbetrag der für das Projekt gewährten Beihilfen, unabhängig davon, ob diese aus staatlichen Mitteln oder Mitteln der Gemeinschaft stammen. Bei der Anmeldung der geplanten Beihilfe zugunsten von De Tomaso haben sich die italienischen Behörden an Artikel 88 Absatz 3 des Vertrages gehalten.
- (31) Aufgrund des Gemeinschaftsrahmens für die Kfz-Industrie hat die Kommission festzustellen, dass die gewährte Beihilfe zum einen zur Durchführung des Projekts notwendig ist und zum anderen im Verhältnis zu der Schwere der Probleme steht, die mit der Beihilfe gelöst werden sollen. Nur wenn beide Kriterien – in Bezug auf die Erforderlichkeit und die Verhältnismäßigkeit – erfüllt sind, kann die Kommission eine staatliche Beihilfe in der Kfz-Industrie genehmigen.
- (32) Gemäß Nummer 3.2 Buchstabe a des Gemeinschaftsrahmens für die Kfz-Industrie muss der Beihilfeempfänger die Notwendigkeit einer Regionalbeihilfe durch Vorlage eindeutiger Nachweise dafür belegen, dass er über eine wirtschaftlich gesehen sinnvolle Standortalternative verfügt. Betrifft das Projekt die Modernisierung oder Rationalisierung eines bereits existierenden Werks oder gibt es innerhalb der Gruppe keinen – neuen oder bereits bestehenden – Alternativstandort, der für die betreffende Investition geeignet wäre, so müsste das Unternehmen auch ohne Beihilfe sein Projekt am gewählten Standort durchführen. Folglich ist eine Regionalbeihilfe für ein standortgebundenes Projekt nicht genehmigungsfähig.
- (33) Im vorliegenden Fall bestünde die geografische Alternative gegenüber dem Standort Cutro darin, das Modell Simbir in Timisoara (Rumänien) montieren sowie die Modelle Vallelunga und Pantera in Modena (Italien) herstellen zu lassen. Nach Ansicht der Kommission hat Italien hinreichende Nachweise hierfür vorgelegt, darunter Machbarkeitsstudien zu den Alternativstandorten, Pläne und Modelle sowie Angaben zu möglichen Lieferanten von Anlagen.
- (34) Angesichts der Eigenart der Investition (Projekt an einem völlig neuen Standort) und aufgrund der eingereichten Unterlagen geht die Kommission davon aus, dass das Projekt nicht standortgebunden ist und dass es eine sinnvolle Standortalternative gibt.
- (35) Die Kommission bestimmt gemäß Nummer 3.2 Buchstabe b des Gemeinschaftsrahmens für die Kfz-Industrie, ob die für die standortungebundenen Teile des Projekts vorgesehenen Kosten beihilfefähig sind oder nicht; ferner muss sie gemäß Nummer 3.2 Buchstabe c darauf achten, dass die geplante Beihilfe der Lösung der regionalen Probleme, die sie beheben soll, angemessen ist. Dies geschieht mithilfe einer KNA.
- (36) Bei der KNA werden für die standortungebundenen Projektteile die Kosten, die der Kapitalgeber übernehmen müsste, um sein Investitionsprojekt in dem betreffenden Gebiet durchzuführen, mit den Kosten verglichen, die er für ein gleiches Investitionsprojekt an einem Alternativstandort zu übernehmen hätte. So lassen sich die besonderen Nachteile der Förderregion bestimmen. Die Kommission begrenzt die Regionalbeihilfegewährung entsprechend den regionalen Nachteilen, die sich ergeben würden, wenn die Investition der Vergleichsanlage zugute käme.
- (37) Gemäß Nummer 3.2 Buchstabe c des Gemeinschaftsrahmens für die Kfz-Industrie sind die operativen Nachteile des Standorts Cutro im Vergleich zu den Standorten Timisoara und Modena über einen Zeitraum von fünf Jahren hinweg zu bewerten, da das Projekt an einem völlig neuen Standort durchgeführt würde. Von den italienischen Behörden wird als Referenzzeitraum für die KNA der Zeitraum 2005-2009 genannt, also – gemäß Anhang I des Gemeinschaftsrahmens für die Kfz-Industrie, Nummer 3.3 – drei Jahre (\*) ab Beginn der Produktion. Die notifizierte KNA weist für den Standort Cutro im Vergleich zu den Alternativstandorten nach dem aktualisierten Wert ein Netto-Kostenhandicap von 158 248 977 Euro aus. Dementsprechend ergäbe sich ein „regionales Handicap-Verhältnis“ von 76,48 %<sup>(8)</sup>
- (38) Zunächst sei folgende technische Anmerkung der Kommission vorangestellt: Bei der von Italien vorgelegten KNA wurde als Referenzjahr für die Aktualisierung der einschlägigen Zahlen das Jahr 2003 herangezogen. Das richtige Jahr wäre aber 2002 gewesen, also das Jahr der Anmeldung der geplanten Beihilfe bei der Kommission. Da der richtige Abzinsungssatz des Jahres 2002 (5,06 %) angewandt wurde, kann dieser Fehler unberücksichtigt bleiben, da sich durch das falsche Referenzjahr nichts an den Quotienten und den einschlägigen Zahlen ändert.
- (39) Was die inhaltlichen Aspekte der KNA angeht, so hat sich die Kommission bei der Bewertung der Angaben Italiens der Hilfe eines externen Sachverständigen für die Kfz-Industrie bedient. Diese Bewertung hat die bereits in der Entscheidung über die Einleitung des Verfahrens geäußerten Zweifel an der Vergleichbarkeit der Projekte in Cutro bzw. am Alternativstandort bestätigt. In den Punkten (40)-(63) wird erläutert, weshalb die Kommission zu diesem Schluss gelangt ist.

(\*) Schreibfehler. Richtig müsste es lauten: fünf Jahre.

(8) Regionales Handicap-Verhältnis =  $\frac{\text{Investitionen}}{\text{Netto-Kostenhandicap}}$  (beide als aktualisierter Wert).

Im vorliegenden Fall beläuft sich die Investition auf 206 912 337 Euro [siehe Punkt 10].

Regionaler Handicap-Prozentsatz =  $\frac{158\,248\,977}{206\,912\,337} = 76,48\%$ .

- (40) Wie die Kommission bereits in ihrer Entscheidung zur Einleitung des Verfahrens ausgeführt hat, hat sie die Bestimmung über „identische Projekte“ im Gemeinschaftsrahmen für die Kfz-Industrie kohärent dahin ausgelegt, dass es sich um Projekte handeln muss, bei denen vergleichbare KFZ in vergleichbarer Menge in vergleichbaren Produktionsprozessen hergestellt werden. Normalerweise lässt die Kommission bei Projekten, die an verschiedenen Standorten durchgeführt werden, gewisse Unterschiede zu, so z. B. bei der Qualität des Endprodukts oder beim Grad der Automatisierung der Betriebe je nach den Arbeitskosten. Die Kommission kann aber nicht den Vergleich grundlegend verschiedener Projekte zulassen, z. B. wenn an einem Standort erhebliche Investitionen in Anlagen und Maschinen getätigt würden, was jedoch bei der entsprechenden Produktion am Vergleichsstandort nicht der Fall wäre.
- (41) Im vorliegenden Fall war es der Kommission nicht möglich, aufgrund der Angaben Italiens einen vollständigen Vergleich der Investitionskosten vorzunehmen. Italien selbst hat in seinen Bemerkungen zu der Entscheidung über die Einleitung des Verfahrens ausgeführt, es sei unmöglich, die an den Alternativstandorten erforderlichen Investitionen wie von der Kommission gefordert „im Detail“ zu vergleichen. Nach den Angaben Italiens zu urteilen, sind am bevorzugten Standort Cutro und an den Alternativstandorten Modena und Timisoara ganz verschiedene Projekte geplant, die sich hinsichtlich des technologischen Gehalts der Investitionen und des Grads der vertikalen Differenzierung erheblich unterscheiden.
- (42) Unter Berücksichtigung dieser Einschränkung hat die Kommission die vorhandenen Informationen geprüft und sich bemüht, die den verschiedenen Investitionsoptionen zugrunde liegenden Motive nachzuvollziehen sowie festzustellen, ob die erheblichen Unterschiede bei den Investitionskosten im Rahmen der KNA akzeptabel sind. Bei dieser Prüfung hat die Kommission nicht die Möglichkeit ausgeschlossen, dass die Projekte an den verschiedenen Standorten auch sehr unterschiedlich sein können, z. B. infolge unterschiedlicher industrieller Optionen. Dennoch muss die Kommission darauf achten, dass die KNA ein sinnvolles Instrument zur Bewertung des besonderen Handicaps des bevorzugten Standorts darstellt, was aber nur möglich ist, wenn die Projekialternativen vergleichbar sind.
- (43) Die Kommission stellt vor allem fest, dass die Investitionskosten für Grundstücke, Gebäude und Bauten, Maschinen und Geräte, Werkzeuge und Formen sowie Ausstattung der Zulieferer in Cutro wesentlich höher ausfallen würden als an den Alternativstandorten. Was die Kosten für Grundstücke, Gebäude und Bauten angeht, so ist der in der KNA ausgewiesene Differenzbetrag (41 530 657 Euro in Cutro im Vergleich zu 10 084 237 Euro am Alternativstandort) nach Ansicht der Kommission dadurch zu rechtfertigen, dass zum einen die entsprechenden Kosten in Rumänien wesentlich geringer sind als in Italien und dass zum anderen De Tomaso in Modena bereits das für das Projekt notwendige Grundstück und zum Teil die entsprechenden Gebäude besitzt.
- (44) Maschinen und Geräte, Werkzeuge und Formen sowie Ausstattung der Zulieferer müsste De Tomaso in Cutro hingegen ebenso neu anschaffen wie an den Alternativstandorten. Bei diesen Anschaffungen, die in der Regel auf dem Weltmarkt getätigt werden, lassen sich die erheblichen Unterschiede bei den Investitionskosten (165 381 681 Euro in Cutro im Vergleich zu 75 624 552 Euro am Alternativstandort) nur durch den Umstand erklären, dass das Projekt in Cutro eine stärkere Automatisierung und vertikale Integration vorsieht.
- (45) Die Kommission hat die ihr vorliegenden Angaben geprüft, um festzustellen, ob diese unterschiedlichen Kosten durch die an den verschiedenen Standorten gegebenen besonderen Umstände gerechtfertigt sein und deshalb mit den Vergleichbarkeitsvorschriften vereinbar sein könnten, die bei der KNA zu beachten sind.
- (46) Italien führt die unterschiedlichen Kosten in Cutro im Vergleich zu Timisoara vor allem auf die höheren Arbeitskosten (um Arbeitskräfte zu sparen, ist eine stärkere Automatisierung vorgesehen) und auf die strengeren Sozial-, Sicherheits- und Umweltvorschriften zurück (deren Einhaltung nur mit moderneren und komplizierteren Anlagen gewährleistet werden könne). Die unterschiedlichen Kosten im Vergleich zu Modena seien hingegen auf die Qualifikationsdefizite der Arbeitskräfte (deren geringere handwerkliche Fähigkeiten durch stärkere Automatisierung ausgeglichen werden müssten) sowie auf das Fehlen eines konsolidierten Zulieferernetzes zurückzuführen (was eine stärkere vertikale Strukturierung erforderlich mache).
- (47) Die Kommission räumt ein, dass solche Faktoren die Investitionskosten in die Höhe treiben können, glaubt aber nicht, dass sich die festgestellte erhebliche Diskrepanz bei den Kosten dadurch erklären lässt.
- (48) Erstens kann bei einem Kfz-Hersteller wie De Tomaso, der nur geringe Mengen produziert, eine Automatisierung den Arbeitskräftebedarf lediglich in begrenztem Umfang verringern. In der Regel lohnen sich Investitionen in eine Automatisierung nur bei großen oder sehr großen Produktionsmengen. In der Tat könnte die Lösung Cutro den Arbeitskräftebedarf im Vergleich zu den Alternativlösungen wohl kaum verringern, denn in Cutro sollen laut KNA im Jahr 2009 786 Beschäftigte arbeiten, in Modena und Timisoara zusammen hingegen 685. Selbst unter Berücksichtigung der stärkeren vertikalen Strukturierung in Cutro (wodurch mehr Beschäftigte für die internen Operationen benötigt werden) ist offensichtlich, dass eine stärkere Automatisierung kaum Personaleinsparungen ermöglichen würde.

- (49) Zweitens trifft es zwar zu, dass die Sozial-, Sicherheits- und Umweltvorschriften in Italien strenger sind als in Rumänien und somit höhere Investitionen erforderlich machen können, doch ist dieser Faktor nicht zu überschätzen. Kfz-Hersteller berücksichtigen bei der mittel- bis langfristigen Planung von Investitionen meist auch die zu erwartende Rechtsentwicklung, d. h. sie gehen nicht nur von den geltenden Rechtsvorschriften aus. Im Fall Rumäniens ist mittelfristig – auch in Anbetracht des wahrscheinlichen Beitritts zur Europäischen Union – mit einer Angleichung der Standards an das westeuropäische Niveau zu rechnen.
- (50) Drittens ist eine stärkere Automatisierung nicht immer notwendig, um Qualifikationsdefizite der Arbeitskräfte auszugleichen. Oft trifft sogar das Gegenteil zu: für die Bedienung und Instandhaltung automatisierter Anlagen werden hoch qualifizierte Arbeitskräfte benötigt, während geringer qualifizierte Arbeitskräfte mit einfacheren Maschinen besser zurecht kommen.
- (51) Schließlich ist richtig, dass das Fehlen eines konsolidierten Zulieferernetzes einen höheren Grad der vertikalen Integration und damit die Notwendigkeit höherer Investitionen bedingen kann, doch müsste dann für jede zusätzliche, mit diesem Argument begründete Investition und bei jeder einzelnen Operation unmittelbar der Zusammenhang mit dem Fehlen von – derzeitigen oder geplanten – Zulieferern nachgewiesen werden. Das ist aber im vorliegenden Fall häufig nicht geschehen.
- (52) So hat Italien in seinen Bemerkungen zur Entscheidung über die Einleitung des Verfahrens beispielsweise ausgeführt, die Beauftragung einer externen Firma mit der Lackierung der Sportwagen in Modena stelle keine künstliche Verstärkung des Handicaps von Cutro dar. Zur Stützung dieses Vorbringens hat Italien Schätzungen der Betriebs- und Investitionskosten vorgelegt, die erforderlich würden, wenn die Lackierung im Werk Modena erfolgen würde, und nachgewiesen, dass diese Änderung sich in der KNA kaum auswirkt und das Handicap von Cutro eher verstärkt. Dennoch würden die Investitionskosten für eine Lackiererei in Modena wegen des geringeren Automatisierungsgrads erheblich unter denen liegen, die für Cutro eingeplant sind (4,5 Millionen Euro im Vergleich zu 6,3 Millionen). Daraus folgt, dass die höheren Investitionen für eine Lackiererei in Cutro nicht auf das Fehlen eines konsolidierten Zulieferernetzes zurückzuführen sind, sondern sich vielmehr aus der Wahl unterschiedlicher technologischer Optionen an den Alternativstandorten ergeben.
- (53) Ähnliches gilt für die Teststrecke in Cutro. Zwar trifft es zu, dass De Tomaso am Alternativstandort Modena bereits vorhandene Infrastrukturen für Testfahrten mit den Sportwagen anmieten könnte, doch würden derartige Infrastrukturen in Timisoara, wo das Modell Simbir produziert werden soll, gänzlich fehlen. In der Tat gibt Italien an, das Modell Simbir solle auf normalen Straßen in der Umgebung des rumänischen Werks getestet werden. Dennoch ist in Cutro für die Erprobung des Modells Simbir eine spezifische Investition für spezielle Teststrecken geplant.
- (54) Außerdem lässt sich im vorliegenden Fall der unterschiedliche Automatisierungsgrad an verschiedenen Standorten nicht durch andere Faktoren rechtfertigen. Grund für Investitionen in die Automatisierung ist oft die große Produktionsmenge, was bei De Tomaso nicht der Fall ist, da das Unternehmen in Cutro wie am Alternativstandort nur kleine Mengen produzieren will. Ebenso wäre das Qualitätsniveau an den Alternativstandorten gleich.
- (55) Aufgrund der oben beschriebenen Umstände ist die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass die enormen Unterschiede bei den Investitionskosten in Cutro bzw. an den Alternativstandorten nur dadurch zu erklären sind, dass die verglichenen Projekte sich stark unterscheiden. Hierfür spricht die detaillierte Beschreibung der Investitionen für einige Operationen, die Italien vorgelegt hat.
- (56) Die jüngst eingegangenen Informationen zeigen, dass in Cutro ein hochmodernes, vollständig automatisiertes, für eine große Produktionsmenge konzipiertes Produktionssystem geplant ist, während das Alternativprojekt auf einem geringen Automatisierungsgrad und kleineren Produktionsmengen basiert. Die nachfolgenden Beispiele zeigen, wie unterschiedlich die verglichenen Projekte sind:
- a) Für die Endmontage des Modells Simbir sollen in Cutro über 2 Millionen Euro in eine perfektionierte und vollständig robotisierte Anlage zum Einbau der Windschutzscheiben investiert werden. Normalerweise wird solchen Anlagen nur dann der Vorzug gegenüber dem manuellen Einbau gegeben, wenn sehr hohe Produktionszahlen erreicht werden sollen, die weit über den im fraglichen Projekt vorgesehenen 50 000 Stück liegen. In Timisoara ist eine derartige Investition nicht geplant.
  - b) Ebenfalls bei der Endmontage des Modells Simbir in Cutro sollen Roboter die Armaturenbretter installieren, die Frontbleche und das Dach aufmontieren und die Sitze und Türen einsetzen. In Timisoara ist keine derartige Anlage geplant.
  - c) Zum Pressen und Schweißen der Sportwagen ist in Cutro eine teure Laserschneide-Anlage geplant, während in Modena keine ähnliche Investition getätigt werden soll.
  - d) Die Investitionen in Cutro umfassen auch eine teure, umfassend ausgestattete metrologische Einheit, deren Messsystem auf der Koordinatenvermessung sowohl des Karosseriekörpers als auch der Einzelteile beruht. Eine ähnliche Investition ist am Alternativstandort nicht geplant.
  - e) In Cutro sind äußerst komplizierte Qualitätskontrollen beim Wareneingang geplant, was der gängigen Praxis widerspricht, wonach der Lieferant für die Qualitätskontrolle verantwortlich ist. Die Alternativlösung sieht keine derartige Kapazität vor.

- f) Die Investitionspläne für Cutro umfassen eine zentralisierte EDV-Anlage für die Überwachung und Fehlerdiagnostik an den Endmontagelinien. Ein ähnliches System sieht die Alternativlösung nicht vor, obgleich die Endprodukte denselben Qualitätsstandard aufweisen müssen.
- g) Die Lösung Cutro umfasst Investitionen in die Einrichtung eines multimedial ausgestatteten Fortbildungszentrums, das auch den Beschäftigten der Zulieferer offen stehen soll. Ein ähnliches Zentrum sieht die Alternativlösung nicht vor.
- h) Die Investition in Cutro umfasst einen Motorenprüfstand. Damit könnte De Tomaso die Standardtests vornehmen, Fehler beseitigen und Forschungs- und Entwicklungsarbeiten an den Motoren durchführen (Benzinmotoren bei den Sportwagen und Dieselmotoren beim Modell Simbir), die bei externen Zulieferern eingekauft und in Cutro in die Wagen eingebaut werden sollen. Die Alternativlösung sieht vor, dass die Standardtests und die Fehlerbeseitigung extern von unabhängigen Firmen (in Modena) oder vom Zulieferer der Motoren (in Timisoara) vorgenommen würden; Forschungs- und Entwicklungsarbeiten sind hier nicht geplant.
- (57) Aufgrund dieser Elemente ist die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass die in Cutro geplanten Investitionen für Maschinen und Geräte, Werkzeuge und Formen sowie die Ausstattung der Zulieferer zu hoch und nicht mit den Investitionskosten der Alternativlösung vergleichbar sind. Auf der Grundlage der vorhandenen Informationen hat die Kommission mit Hilfe eines externen Sachverständigen für die Kfz-Industrie eine Schätzung vorgenommen, wonach die objektiven Unterschiede zwischen den Standortalternativen in Bezug auf das Vorhandensein eines Zulieferernetzes, die Arbeitskosten, die Rechtsvorschriften und die Qualifikation der Arbeitskräfte in Cutro ein Handicap von 25 % gegenüber der Alternativlösung rechtfertigen könnten. Folglich kommt die Kommission zu dem Schluss, dass sich die beihilfefähigen Investitionskosten für Maschinen und Geräte, Werkzeuge und Formen sowie die Ausstattung der Zulieferer in Cutro – im Gegensatz zu den von Italien angegebenen 165 381 681 Euro – auf 94 530 690 Euro<sup>(9)</sup> belaufen.
- (58) Im Zusammenhang mit der vorgenannten Schätzung weist die Kommission vor allem darauf hin, dass sie niemandem vorschreiben will, welche Investitionen in Cutro getätigt werden sollen oder nicht, sondern dass sie lediglich feststellen will, ob die von De Tomaso geplanten Investitionen im Sinne des Gemeinschaftsrahmens für die Kfz-Industrie vergleichbar sind mit den Investitionen, die an den Alternativstandorten getätigt worden wären, d. h. ob sie beihilfefähig sind. Zweitens weist die Kommission darauf hin, dass sie einen detaillierteren Vergleich der Alternativprojekte nicht vornehmen konnte, da Italien einen solchen Vergleich für nicht machbar hielt. Die Kommission hat sich somit auf die Informationen stützen müssen, die ihr zur Verfügung gestellt wurden.
- (59) Die Kommission stellt somit fest, dass sich die beihilfefähigen Gesamtkosten für das Projekt auf einen aktualisierten Wert von 136 061 346 Euro<sup>(10)</sup> belaufen. Folglich wurden bei der Berechnung des regionalen Handicaps in Cutro nur diese Investitionen berücksichtigt. Dies führte zu einer Verringerung des Handicaps für Investitionskosten und sonstige beihilfefähige Kosten von 89 757 129 auf 18 906 138 Euro<sup>(11)</sup>.
- (60) Die Kommission hat auch den Vergleich der Betriebskosten in der KNA geprüft, die Italien zusammen mit seinen Bemerkungen zur Einleitung des Verfahrens vorgelegt hat. Was den Arbeitskräftebedarf angeht, so akzeptiert die Kommission die Berichtigungen Italiens bezüglich der Anzahl der leitenden und nicht in der Produktion beschäftigten Angestellten im Rahmen der Alternativlösung. Die Kommission stellt jedoch fest, dass diese höhere Beschäftigtenzahl in der KNA nicht ordnungsgemäß in die Berechnung der Arbeitskosten eingeflossen ist. Für die Alternativlösung wird nämlich in der KNA eine Beschäftigtenzahl von 642 im Jahr 2009 angegeben, während in den entsprechenden Unterlagen von 685 Beschäftigten die Rede ist. Die Kommission hält diese zweite Zahl für richtig und hat die KNA entsprechend geändert. Die Gesamtarbeitskosten der Alternativlösung erhöhen sich damit von 23 448 521 auf 28 526 739 Euro, so dass sich das Handicap bei dieser Kostenposition um 5 078 218 Euro verringert (62 658 707 statt 67 736 925 Euro).
- (61) Bei den Auslandstransportkosten akzeptiert die Kommission das von Italien berichtete Handicap bezüglich des Gesamtbetrags dieser Kosten, der auf 745 269 Euro verringert wurde (nachdem die italienischen Behörden zunächst 754 916 Euro berechnet hatten).
- <sup>(9)</sup> (Investitionen für Maschinen und Geräte, Werkzeuge und Formen sowie die Ausstattung der Zulieferer am Alternativstandort) x (1+Prozentsatz des Handicaps in Cutro) = 75 624 552 [siehe Punkt 46] x 1,25 = 94 530 690.
- <sup>(10)</sup> Beihilfefähige Kosten für Grundstücke, Gebäude und Bauten (41 530 657) [siehe Punkt 45] + beihilfefähige Kosten für Maschinen und Geräte, Werkzeuge und Formen sowie die Ausstattung der Zulieferer (94 530 690) [siehe Punkt 59] = 136 061 346.
- <sup>(11)</sup> Ausgleich des gesamten Handicaps bei den Investitionskosten für Maschinen und Geräte, Werkzeuge und Formen sowie die Ausstattung der Zulieferer gleich für diese Positionen berechnete beihilfefähige Kosten (94 530 690) [siehe Punkt 59] – Kosten dieser Positionen an der Standortalternative (75 624 552) [siehe Punkt 46] = 18 906 138.

- (62) Nach Vornahme dieser Änderungen fällt das Ergebnis der Kosten-Nutzen-Analyse anders aus als ursprünglich von Italien angegeben. Die geänderte KNA weist bei den Nettokosten – auf die Werte von 2003 bezogen – ein Handicap von Cutro in Höhe von 82 310 114 Euro <sup>(12)</sup> aus, (gegenüber dem notifizierten Betrag von 158 248 977 Euro). Daraus ergibt sich für das Projekt ein Handicap-Prozentsatz von 60,49 % <sup>(13)</sup> (gegenüber dem ursprünglich notifizierten Prozentsatz von 76,48 %).
- (63) Schließlich hat die Kommission gemäß Nummer 3.2 Buchstabe d des Gemeinschaftsrahmens für die Kfz-Industrie die Frage des Zu-/Abschlags geprüft, der auf die nach der Kosten-Nutzen-Analyse zulässige Beihilfeintensität auf-/abgeschlagen werden kann, um so für den Investor einen zusätzlichen Anreiz zur Investition in der fraglichen Region zu schaffen. Es ist offensichtlich, dass De Tomaso nach der Investition seine bislang sehr geringen Produktionskapazitäten enorm steigern wird. Gemäß dem Gemeinschaftsrahmen für die Kfz-Industrie wird der sich aus der KNA ergebende „regionale Handicap-Prozentsatz“ somit um einen Prozentpunkt gesenkt („starke“ Auswirkungen auf den Wettbewerb bei einem Investitionsprojekt in einer Region, die unter Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a des Vertrages fällt). Der endgültige Prozentsatz beläuft sich also auf 59,49 % BSÄ und liegt unter dem regionalen Höchstsatz von 50 % NSÄ für Großunternehmen in Kalabrien (dieser Höchstsatz beläuft sich beim fraglichen Projekt auf 73,83 % BSÄ) und erst recht unter dem für KMU. Da der „regionale Handicap-Prozentsatz“ für das Projekt jedenfalls unter dem regionalen Höchstsatz von 73,83 % BSÄ liegt, braucht nicht mehr geprüft zu werden, ob De Tomaso ein KMU ist.

#### V. SCHLUSSFOLGERUNGEN

- (64) Die Kommission hält die Regionalbeihilfe, die Italien De Tomaso für das fragliche Projekt gewähren will, für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar, sofern die Beihilfeintensität 59,49 % BSÄ der beihilfefähigen Kosten nicht übersteigt. Nach Auffassung der Kommission belaufen sich die beihilfefähigen Kosten beim fraglichen Projekt

– auf die Werte von 2003 bezogen – auf 136 061 346 Euro (bei einem Abzinsungssatz von 5,06 %). Somit hält die Kommission die Regionalbeihilfe, die Italien De Tomaso für das fragliche Projekt gewähren will, für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar, sofern das Projekt den Betrag von 80 949 501 Euro BSÄ nicht übersteigt (bezogen auf die Werte von 2003, bei einem Abzinsungssatz von 5,06 %).

- (65) Jede weitere staatliche Beihilfe für die fraglichen Investitionsprojekte ist mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar.

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

Die staatliche Beihilfe, die Italien zugunsten der Società Consortile De Tomaso srl und der UAZ Europa srl gewähren will, ist gemäß Artikel 87 Absatz 1 des Vertrages bis zu einem Höchstbetrag von 80 949 501 Euro Bruttosubventionsäquivalent, bezogen auf die Werte von 2003 und bei einem Abzinsungssatz von 5,06 %, mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

#### Artikel 2

Jede weitere, über den in Artikel 1 genannten Betrag hinausgehende staatliche Beihilfe Italiens für die fraglichen Investitionsprojekte der Società Consortile De Tomaso srl und der UAZ Europa srl ist mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar.

#### Artikel 3

Diese Entscheidung ist an die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 19. Januar 2005

Für die Kommission

Neelie KROES

Mitglied der Kommission

<sup>(12)</sup> 18 906 138 (Investitionskosten [siehe Punkt 61]) + 62 658 707 (Betriebskosten [siehe Punkt 62]) + 745 269 (Transportkosten [siehe Punkt 63]) = 82 310 114.

<sup>(13)</sup>  $\frac{\text{Nettokostenhandicap}}{\text{Investition}} = \frac{82\,310\,114}{136\,061\,346} = 60,49\%$  [siehe Punkt 61 zu den neuen Investitionskosten nach Berichtigung].