

## II

(EÜ asutamislepingu / Euratomi asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine ei ole kohustuslik)

## OTSUSED

## KOMISJON

## KOMISJONI OTSUS,

4. aprill 2007,

seoses riigiabiga C 14/06, mida Belgia kavatses anda Antwerpenis asuvale General Motors Belgiumile

(teatavaks tehtud numbri K(2007) 435 all)

(Ainult prantsus- ja hollandikeelne tekst on autentsed)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2007/612/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

treeriti 10. veebruaril 2006. 15. veebruaril 2006. aastal küsis komisjon täpsemat teavet, mis esitati talle 2. märtsil 2006. aasta kirjaga, mis registreeriti 8. märtsil 2006.

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 88 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt nimetatud artiklitele ja võttes esitatud märkusi arvesse, <sup>(1)</sup>

ning arvestades järgmist:

### 1. MENETLUS

(1) 8. detsembri 2005. aasta kirjas, mis registreeriti komisjonis 14. detsembril 2005, teatas Belgia komisjonile abikavast, mille eesmärk on anda koolitusabi Antwerpenis asuvale General Motors Belgiumile. Komisjon küsis lisateavet 4. jaanuari 2006. aasta kirjas, millele Belgia vastas 7. veebruari 2006. aasta kirjaga, mis regis-

(2) 26. aprilli 2006. aasta kirjas teavitas komisjon Belgiat oma otsusest algatada seoses teatatud abimeetmega EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikega 2 ette nähtud menetlus. Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 1. septembril 2006. aastal. <sup>(2)</sup> Komisjon palus huvitatud isikutel esitada märkused kõnealuse meetme kohta, kuid ühtegi märkust ei saanud.

(3) 31. mai 2006. aasta kirjas, mis registreeriti 6. juunil 2006, vastasid Belgia ametiasutused menetluse algatamise otsusele. Täiendavat teavet esitati 13. detsembri 2006. aasta ja 5. veebruari 2007. aasta kirjadega. 13. veebruaril 2007 toimus komisjoni kohtumine Belgia ametiasutustega. 20. veebruari 2007. aasta kirjas esitas Belgia lisateavet. 23. veebruari 2007. aasta kirjaga palus komisjon veel kord teavet, millele Belgia ametiasutused vastasid 28. veebruari 2007. aasta kirjaga.

<sup>(1)</sup> ELT C 210, 1.9.2006, lk 6.

<sup>(2)</sup> Vt joonealune märkus 1.

## 2. ABIKAVA KIRJELDUS

- (4) Abisaaja on kontserni General Motors kuuluv Antwerpenis asuv ettevõtja General Motors Belgium. Kontserni General Motors tegevust Euroopas juhib asjakohane juhtrühm. 1924. aastal loodud ettevõtja tegeleb autosade tootmisega nii isiklikuks tarbeks kui ka kontserni General Motors muudele tüarettevõtjatele ning ka mootorsõidukite kokkupanekuga. 2005. aastal toodeti 253 000 autot. Enamik toodangust läheb ekspordiks. Praegu pannakse tehases kokku sõidukeid Opel Astra, kõnealune mudel kuulub väga konkurentsitihedasse turusegmenti, mida on kinnitanud ka Belgia ametiasutused. Ettevõtjas töötab umbes 5 000 inimest.
- (5) General Motors Belgium kuulutas ajavahemikuks 2005–2007 välja 127 miljoni euro suuruse investeerimiskava, et:
- a) hakata tootma Astra mudeli uut versiooni: lisaks juba toodetavatele kolmele versioonile soovis tehas hakata tootma Astra mudeli allakäiva katusega versiooni (kabriolett või „Astra TwinTop“). Siiani ei tootnud kabriolette General Motorsi Euroopa osakond ise, vaid tellis neid allhanke korras Itaalia ettevõtjast Bertone;
- b) kahekordistada stantsimisvõimsust: stantsimisvõimsuse suurendamine on osa General Motorsi Euroopa osakonna strateegiast kohanduda paremini kohalike oludega. Suurema arvu kereosade tootmine kohapealses tehases ning kontserni eri tüarettevõtjate vahel tõhusama logistika kindlustamine aitab vähendada tehaste vahel sõidukiosade transportimiseks tehtavaid kulusid.
- (6) Need kaks uut projekti võimaldaksid piirata Antwerpeni töötajaskonna vähendamist ning kindlustada tehase tulevikku. See tooks kaasa uute mehhanismide, sõidukiosade, uue monteerimistehnika ja uute töömeetodite kasutuselevõtu. Seepärast koostati eespool nimetatud projektide elluviimiseks koolituskava ajavahemikuks 2005–2007. Kava maksumus on 19,94 miljonit eurot, teatatud abi suurus on 5 338 500 eurot. Kuna Antwerpen ei asu piirkondlikku toetust saavas piirkonnas, on abi ülemmäär üldkoolituse puhul 50 % ja erikoolituse puhul 25 %. Abi eraldaks Flaami piirkond (*Vlaams Gewest*) sihtotstarbeliselt.
- (7) Belgia esitatud teabe kohaselt sisaldab kava üldkoolitust summas 6,22 miljonit eurot. Üldkoolitus hõlmab järgmisi eelarveridu:
- tehniline koolitus (2,63 miljonit eurot) (90 % väliskoolitajaid, 10 % sisekoolitajaid): keevitus, töstuki-juhid, konveieritöötajad, mehhaanikud, hooldustehnikud, Allen Bradley, Controllogix;
  - algkoolitus (0,79 miljonit eurot) (95 % väliskoolitajaid, 5 % sisekoolitajaid): arvutikoolitus (kontoritarkvara: Excel, Access, Word, PowerPoint jne), sotsiaalsed oskused (esitlus-, suhtlemis-, juhtimisoskus jne) ning algteadmiste tõstmise (finantsvaldkond nendele, kes ei tööta finantsvaldkonnas, ISO standardid, turvalisus);
  - üldkorralduslikud kulud (0,89 miljonit eurot) (100 % sisenõustajad): eri osakondade töötajatest moodustatud ajutine meeskond vastutab koolituskavades sisalduva üldkoolituse praktilise elluviimise, järelevalve ja abi eest. Eelarverida ei käsitle koolitust kui sellist, vaid kujutab endast koolituskava üldosaga seotud nõustamiseks tehtavaid kulusid;
  - töökeskkonna imiteerimine (1,89 miljonit eurot) (100 % sisekoolitajad): keerulises töökeskkonnas maailmatasemel tootmise õpetamine. Imiteeritud töökeskkonnas selgitatakse järgmisi mõisteid ning näidatakse nende kasvavat tähtsust: töökorraldus, turvalisus, standarditest kinnipidamine, teabe visuaalne haaramine, kulude piiramine, pidev täiustamine jne. Koolitus on mõeldud General Motors Belgiumi kogu Antwerpeni (5 000 inimest) töötajaskonnale, kes osaleb nimetatud koolituses 17 liikmelise rühmadena. Koolitus toimub koolitusruumis, mis on selleks otstarbeks varustatud imiteeritud tootmisliiniga, kus kasutatakse puidust automudeleid.
- (8) Erikoolituse maksumus on 13,73 miljonit eurot ning see hõlmab järgmist:
- töö käigus antavat koolitust (4,54 miljonit eurot) (100 % sisekoolitajad): tööliste praktiline ja individuaalne õpetamine tööpingis;

- stantsimisvõimsuse tõstmiseks seotud koolitus (4,35 miljonit eurot) (20 % väliskoolitajaid, 80 % sisekoolitajaid): plekkosade mitmekesistamiseks ja suuremal arvul tootmiseks. Selle töö ettevalmistamiseks peavad oskustöölised omandama uusi tehnilisi oskusi. Seega korraldatakse stantsijate tehniliste oskuste (perforeerimis-, lõikamisseadmed jne) tõstmiseks koolitust;
- tehniline erikoolitus (4,82 miljonit eurot) (20 % väliskoolitajaid, 80 % sisekoolitajaid): Astra TwinTopi tootmise alustamine mõjutab tehase praegust tootmisprotsessi, eriti stantsimis-, kere-, värvimis-, monteerimistöid, kvaliteedikontrolli ja logistikat. Tootmisruumid tuleb täielikult ümber korraldada. Loodud on inseneride ja tööliste esindajatest koosnev tööriühm, kelle ülesanne on juhendada osakonna juhatajaid uute tootmisarjude juurutamisel.

### 3. MENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED

- (9) 26. aprilli 2006. aasta otsuses algatada uurimismenetlus avaldas komisjon kahtlust abi vajalikkuse suhtes ning oletas, et koolitus oleks toimunud igal juhul, ka abimeetmeta. Kuna abimeede ei ole ettevõtjas tõenäoliselt toonud kaasa täiendavat koolitustegevust, ei tundu sellel olevat mingit positiivset mõju ning see moonutab vaid konkurentsi. Kui oletus saab kinnitust, ei ole abi andmine lubatud.

- (10) Mis puutub uue mudeli turuletoomisega seotud koolitusse, siis on komisjon leidnud, et autotööstuses on uue mudeli tootmine normaalne ja igapäevane nähtus, mida tehakse konkurentsivõime säilitamiseks. Uue mudeli turuletoomise kulud kantakse seega peamiselt juba ainuüksi äriarvudel. On loomulik, et uute mudelite tootmiseks peavad autotootjad koolitama tööjõudu uue tehnika omandamiseks. Seega on rohkem kui tõenäoline, et General Motorsi Euroopa osakond oleks kõnealuse koolituse korraldanud igal juhul, ka ilma abita. Selline käitumine tundub olevat levinud kõnealuse sektori enamiku konkurentide seas.

- (11) Komisjon on tõstatanud samad küsimused seoses stantsimisvõimsuse tõstmiseks mõeldud abiga: koolituskulud on

seotud autoosade tootmise suurendamisega, mis on autotööstuses normaalne. Autoosad on tootmise mõistes suure tähtsusega, monteerimistehasele hädavajalikud ning moodustavad peamise osa auto hinnast. Seega peaks autoosadega seotud koolituskulude tegemiseks piisama üksnes turujõudude survest. Seda arvesse võttes on tõenäoline, et ettevõtja oleks korraldanud kõnealuse koolituse igal juhul, ka ilma abita.

- (12) Komisjon palus Belgial seega selgitada, miks ollakse kõnealusel juhul, vastupidiselt teiste ühenduse autotootjate puhul täheldatavale käitumisele, veendunud, et abisaaja ei oleks suutnud (või soovinud) katta koolitustegevuse põhjustatavaid kulusid tulevases kasumist (eriti seoses suutlikkusega toota uusi tooteid ja/või tösta oskustöölise tootlikkust). Samuti on komisjon juhtinud tähelepanu, et kuni siiani ei ole Belgia esitanud dokumente, mis tõestaksid, et üksnes turujõududest ei piisanud ettevõtjas koolituskava elluviimiseks.

- (13) Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 1. septembril 2006. aastal.<sup>(3)</sup> Komisjon palus huvitatud isikutel esitada märkused kõnealuse meetme kohta, kuid ühtegi märkust ei laekunud.

### 4. BELGIA MÄRKUSED

- (14) Belgia vaidlustab komisjoni esialgse hinnangu kahel põhjusel. Esiteks on riik seisukohal, et kõnealuse juhtumi puhul rikutakse õiguskindluse, võrdsuse ja usaldusväärse haldamise põhimõtteid. Nii märgib Belgia, et komisjon on varem mitu korda ja eriti General Motors Belgiumi kasuks kiitnud heaks sarnased koolitusabid. Samuti rõhutavad Belgia ametiasutused, et komisjon muudab oluliselt komisjoni 12. jaanuari 2001. aasta määruse (EÜ) nr 68/2001 (mis käsitleb EÜ asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaldamist koolitusabi suhtes)<sup>(4)</sup> senist tõlgendamist, olgugi et määruse kehtivusaja lõppemiseni on veel jäänud kuus kuud. Nende väitel on määrust (EÜ) nr 68/2001 kohaldatud ühtemoodi neli ja pool aastat. Usaldusväärse haldamise põhimõtte kohaselt oleks komisjon pidanud ootama, kuni määrus kaotab kehtivuse ning seejärel seda vastavalt uuele lähenemisele muutma.

<sup>(3)</sup> Vt joonealune märkus 1.

<sup>(4)</sup> EÜT L 10, 13.1.2001, lk 20. Komisjoni määrusega (EÜ) nr 1976/2006 on pikendatud selle kohaldamisega kuni 30. juunini 2008 (ELT L 368, 23.12.2006, lk 85).

(15) Alternatiivina pöörab Belgia tähelepanu sellele, et käsitletavad koolitustegevused mõjutavad majandust väga oluliselt ja positiivselt. Muu hulgas kinnitatakse, et koolituskava läheb kaugemale, kui on vaja ettevõtja enda vajaduste rahuldamiseks. Nimetatud väidet on aga võetud arvesse vaid koolituskava mõne osa puhul.

(16) Ka väidab Belgia, et Astra TwinTopi oleks võinud toota Bertone, nagu mudeli varasemate variantide puhul.

(17) Viimaks märgivad Belgia ametiasutused, <sup>(5)</sup> et nad teatasid juba enne menetluse algatamist, et General Motorsi Euroopa osakond oli Astra TwinTopi tootmiseks parima koha väljaselgitamiseks teostanud võrdlevaid uuringuid ning et koolitusabi oli General Motors Belgiumi kasuks otsustamise juures oluline argument. Belgia leiab, et sellistel tingimustel oli koolitusabi vaja.

## 5. ABI HINDAMINE

### 5.1. Riigiabi olemasolu

(18) Komisjoni hinnangul kujutab meede endast riigiabi asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses. Abi anti toetuse kujul, mida rahastas Flaami piirkond, seega riigi vahenditest. Meede on valikuline, kuna see hõlmab vaid General Motors Belgiumi. Nimetatud valikuline toetus võib seega kahjustada General Motorsi Euroopa osakonna tehaste omavahelist konkurentsi, andes ühele ettevõtjale eelise kontserni teiste tehaste ees. Muu hulgas võib abi moonutada konkurentsi teiste autotootjatega. Lisaks sellele iseloomustab autoturгу liikmesriikidevaheline tihe kaubandus. Komisjon märgib, et General Motorsi Euroopa osakonna tehased asuvad eri liikmesriikides. Seega võib abi moonutada konkurentsi ja mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust. Eelneva põhjal järeltab komisjon, et teatatud meede kujutab endast riigiabi. Belgia ei vaidlusta järeldust.

### 5.2. Hindamise õiguslik alus

(19) Belgia taotleb abi heakskiitmist määruse (EÜ) nr 68/2001 alusel. Abi on tõepoolest seotud koolitusmeetmega.

(20) Komisjoni määruse (EÜ) nr 68/2001 artikli 5 järgi ei vabastata abi asutamislepingu artikli 88 lõike 3 kohasest teatamiskohustusest, kui ühele ettevõtjale üheks koolitusmeetmeks antav abi on suurem kui 1 miljon eurot. Komisjon märgib, et käesoleval juhul on kavandatava abi suurus 5,338 miljonit eurot, abi antakse ühele ettevõtjale ja tegemist on ühe koolitusmeetmega. Komisjon leiab seepärast, et kavandatud abile laienes teatamiskohustus ning et Belgia järgis seda kohustust.

(21) Määruse (EÜ) nr 68/2001 põhjenduses 16 selgitatakse, miks seda laadi abi ei saa vabastada teatamiskohustusest: „On asjakohane, et suured abisummad vaatavad komisjon ka edaspidi enne nende kasutamist üksikhaaval läbi.”

(22) Nagu komisjon juba uurimismenetluse algatamise otsuses on märkinud, järeltab komisjon, et kuna abimeetmele ei laiene määrusega (EÜ) nr 68/2001 ette nähtud vabastus, peab seda hindama asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti c alusel, milles sätestatakse, et ühisturuga võib kokkusobivaks pidada „abi teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega”. Hinnates koolituse üksiktoetust, millele toetuse suuruse tõttu ei laiene määrusega (EÜ) nr 68/2001 ette nähtud vabastus ning mida peab seega hindama asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti c alusel, juhindub komisjon samadest põhimõtetest nagu määruses (EÜ) nr 68/2001. See väljendub ennekõike kontrollimises, kas meetme puhul on peetud kinni kõikidest muudest määrusega (EÜ) nr 68/2001 ette nähtud vabastustingimustest. Komisjon ei piirdu aga vaid nõuetele vastavuse kontrollimisega, vaid on kohustatud analüüsima põhjalikult meetme kokkusobivust. Üksikust meetmest teatamise eesmärk on täpsemalt anda võimalus hinnata abimeedet lähtuvalt konkreetse juhtumi omäparast.

<sup>(5)</sup> 7. veebruari 2006. aasta kiri.

### 5.3. Kokkusobivus ühisturuga

- (23) Komisjon leiab, et teatatud abimeede vastab määruse (EÜ) nr 68/2001 artikliga 4 ette nähtud vabastamistingimuste vorminõuetele. Teatatud abikõlblikud kulud on esiteks kooskõlas määruse (EÜ) nr 68/2001 artikli 4 lõikega 7. Eriti näivad koolitatavate tööjõukulud piirduvat nimetatud abikõlblike kulude kogusummaga.<sup>(6)</sup> Teiseks ei ületa abi osatähtsus kooskõlas eespool nimetatud artikli 4 lõigetega 2 ja 3 erikoolituse puhul 25 % ja üldkoolituse puhul 50 %. General Motors Belgium on tõepoolest suurettevõtja, mis asub piirkondlikku abi mittedaavas piirkonnas, ka ei ole koolitus mõeldud ebasoodsas olukorras töötajatele.
- (24) Komisjon juhib aga tähelepanu asjaolule, et abimeedet peetakse EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti c alusel ühisturuga kokkusobivaks vaid tingimusel, et ilma selleta ei oleks abisaaja vaadeldavat tegevust saanud teha. Abi vajalikkus on üldtunnustatud kokkusobivuskriteerium. Kui abimeede ei too ettevõtjas kaasa tegevust, mida ei oleks ainuüksi turujõudude survele tehtud, ei saa seda käsitleda kui soodsa mõjuga meedet, mis hüvitab ebasoodsad kaubandustingimused, ning seega ei tohi abimeedet lubada. Mis puutub vastavusse asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punktiga c, ei soodusta kõnealune abi majanduspiirkondade arengut, kuna ettevõtja oleks korraldanud koolituse igal juhul, ka ilma abita.
- (25) Koolitusabi kohta öeldakse määruse (EÜ) nr 68/2001 põhjenduses 10 järgmist: „Tavaliselt mõjub koolitus soodsalt kogu ühiskonnale, sest see suurendab nende oskustöölise hulka, keda muud ettevõtjad saavad kasutada, parandab ühenduse tööstuse konkurentsivõimet ja etendab olulist rolli tööhõivekavas. Üldiselt investeerivad ühenduses ettevõtjad oma töötajate koolitamisega liiga vähe, aga selle turu toimimise ebakoha kõrvaldamisel võib kasu olla riigiabist, mistõttu seda võib teatavatel tingimustel käsitleda ühisturuga kokkusobivana ja selle võib etteteatamiskohustusest vabastada”. Põhjenduses 11 lisatakse, et „[...] riigiabi piirduks üksnes miinimummääraga, mida on vaja sellise ühenduse eesmärgi saavutamiseks, mida turujõud üksi ei suudaks saavutada [...]”.
- (26) Määruses (EÜ) nr 68/2001 osutatud turu toimimise kitsaskoha all peetakse silmas asjaolu, et ettevõtjad investeerivad „oma töötajate koolitamisega liiga vähe”. Enne koolituse korraldamist võrdleb ettevõtja üldjuhul koolitusele tehtavaid kulusid tulevikus sellest saadava kasuga (nagu tootlikkuse kasv või võime toota uusi tooteid). Enamasti ei mõelda oma ettevõtjast kaugemale ulatuvat kasu peale, ehk soodsa mõju peale ühenduse majandusele tervikuna. Ka otsitakse koolitusele vähem kulukaid alternatiivseid lahendusi, näiteks juba vastava väljaõppega tööjõu palkamine (võimalik, et olemasoleva töötajaskonna arvelt). Sellega parandabki koolitusabi teatavatel juhtudel turu ebakohti. Sellistes tingimustel on abi vaja „sellise ühenduse eesmärgi saavutamiseks, mida turujõud üksi ei suudaks saavutada”.
- (27) Mis puutub koolitusabi vajalikkusesse autotööstuses, on komisjon juba 18 kuu vältel kogunud tõendeid selle kohta, et teatavad autotootjad panevad uute mudelite tootmiseks omavahel konkureerima omaenda eri liikmesriikides asuvad tehased. Enne uue toote turuletoomist võrreldakse mitut tegevuskohta ning otsustatakse siis, milline tehas valida, võttes otsuse aluseks tootmiskulud tervikuna, st kõik kululiigid, sealhulgas ka igasuguse riigiabi, eriti koolitusabi. Selline käitumine on ilmselt põhjustatud asjaolust, et suurte autotootjate tootmisvõimsus ületab praegu nõudlust ning seepärast on nende tootmisliinid muutunud paindlikumaks. Nii võib mõni tehas leida hõlpsamini võimalusi toota lisamudleid. Kirjeldatud reaalses majanduslikus olukorras, kus tehased on omavahel tihedas konkurentsisis, ja võttes arvesse sellega kaasnevat ohtu, et teatav koolitusabi ei pruugi aidata saavutada määruse (EÜ) nr 68/2001 põhjenduses 10 sätestatud ühishuvi eesmärki, vaid kujutab endast vaid konkurentsi kahjustavat tegevusabi, peab komisjon uurima põhjalikumalt abi vajalikkust „tagamaks, et riigiabi piirduks üksnes miinimummääraga, mida on vaja sellise ühenduse eesmärgi saavutamiseks, mida turujõud üksi ei suudaks saavutada” (sama määruse põhjenduses 11).<sup>(7)</sup> Selline hinnang on seda enam õigustatud, et ühenduse autotööstust iseloomustab praegu märkimisväärne liigne tootmisvõimsus, mis on nõudluse aeglasest kasvust ja väga heast tootlikkusest tulenevalt püsiva iseloomuga.<sup>(8)</sup>

<sup>(6)</sup> Tulenevalt koolitusel osalejate abikõlblike kulude piiramisest vähenesid üldkoolituse abikõlblikud kulud summale 5 438 000 eurot ja erikoolituse vastavad kulud summale 10 478 000 eurot.

<sup>(7)</sup> Sarnased järeldused on komisjon teinud oma 4. juulil 2006. aastal Ford Genki kohta tehtud otsuse punktis 33 (ELT L 366, 21.12.2006, lk 32).

<sup>(8)</sup> Nõudluse aeglase kasvu, suure tootlikkuse ning langevate hindade tõttu on mitu suurt autotootjat viimastel aastatel ühenduses oma tehase sulgenud või töötajate arvu vähendanud. General Motors Europe kuulutas 2004. aasta lõpus muu hulgas välja laiaulatusliku ümberkorralduskava, mille käigus kavatseti vähendada personali 12 000 inimese võrra: [http://www.gmeurope.com/news/archive\\_0410.html](http://www.gmeurope.com/news/archive_0410.html)

- (28) Kuna käesoleval juhul on tegemist tehaste omavahelise konkureerimisega ja abi võib olla antud muudel eesmärkidel kui täiendava koolitustegevuse korraldamine, soovib komisjon kontrollida abi vajalikkust. Vastupidiselt väitele, mille Belgia esitas pärast menetluse algatamise otsust, leiab komisjon, et tal on selliseks kontrollimiseks õiguslik alus. Nagu Belgia rõhutas, ei ole komisjon varasematel juhtudel koolitusabi vajalikkust turuletoomise kulude kontekstis üksikasjalikult uurinud. Kui ta tuvastab vaadeldavate turgude majandustingimuste muutumise, võib ta seda siiski teha. <sup>(9)</sup>
- (29) Komisjon märgib, et koolituskava on seotud tehase kahe uue projektiga, s.o Astra TwinTopi tootmise ja stantsimisvõimsuse tõstmisega.
- Koolitusabi vajalikkus Astra TwinTopi tootmiseks*
- (30) Belgia ametiasutused väidavad oma teatises, <sup>(10)</sup> et Astra TwinTopi ehitamine toob kaasa käsitsi tehtava lisatöö, nagu keevitamine. Kinnitatakse, et seda tüüpi autode tootmine mõjutab äriühingu tegevust tervikuna (kere-, värvitööd, logistika ja monteerimine) ning et iga uue mudeli turuletoomine toob kaasa järgmist:
- uute osade kokkupanek;
  - uute töömeetodite kasutuselevõtt;
  - uued monteerimisvõtted.
- (31) Selgitatakse, et uue mudeli turuletoomine ei tähenda üksnes uut toodet, vaid sunnib valdavat osa töötajatest kohanema uute seadmete, osade, monteerimisvõtete ja töömeetoditega.
- (32) Kirjeldus annab alust veenduda, et uue mudeli turuletoomise õnnestumine eeldab üldiselt, ja nagu käesoleval juhul näha, väga tõsist tööjõu koolitamist. Teisisõnu on põhjalik koolitustegevus uue mudeli tootmiseks vajalik.
- (33) Kui General Motors on uue mudeli tootmise otsuse vastu võtnud, on vaja näha ette ka selle kaubanduslikel kaalutlustel tehtud otsusega kaasneva koolitusmeetme kulud.
- (34) Nagu komisjon menetluse algatamise otsuses märkis, on autotööstuses uute mudelite tootmine normaalne ja korrapärane nähtus, mida tehakse turuosade säilitamiseks ja kasumi saamiseks. Kui uue mudeli turuletoomine nõuab tööjõu koolitamist uue tootmistehnikaga toimetulemiseks, kannab autotootja turuletoomisega kaasnevad koolituskulud juba ainuüksi ärielistel kaalutlustel.
- (35) Belgia ametiasutused ei ole esitanud uut teavet selle hinnangu ümberlükkamiseks. Olgugi et menetluse algatamise otsuses kutsuti neid seda tegema, ei ole esitatud kaalukat argumenti tõestamiseks, et kui General Motors ei oleks abi saanud, ei oleks ta koolitust korraldanud.
- (36) Selle kohta on Belgia vaid märkinud, et koolitusabi oli mõjuv tegur General Motorsi Euroopa osakonna jaoks, et valida Astra TwinTopi tootmiskohaks just General Motors Belgium. Eespool nimetatud väite kohta on esitatud ka tõendeid. Lisaks sellele märkisid Belgia ametiasutused, et uue mudeli tootmise oleks äriühing võinud tellida ka Bertonelt, mis on sellist tüüpi autode tootmisega harjunud.
- (37) Komisjon juhib aga tähelepanu asjaolule, et vastupidiselt piirkondlikule investeerimistoetusele ei ole määruse (EÜ) nr 68/2001 eesmärk valida asukohta majandustegevuse soodustamiseks, vaid edendada koolitustegevust ühenduses, nagu juba on öeldud. Lisaks ei ole Belgia selgitanud, millistel põhjustel ei oleks teise valikuna kaalutud General Motorsi Euroopa tütaretevõtja samasugust koolitust korraldanud. <sup>(11)</sup> Belgia esitatud teave annab vastupidiselt alust arvata, et ka kõik teised General Motorsi Euroopa tehased oleksid selles kontekstis olnud sunnitud korraldama samasuguse koolituse. Seega on võimatu järeldada, et abi motiveeris General Motorsi Euroopa osakonda korraldama ühenduses täiendavat koolitust.

<sup>(9)</sup> Euroopa Ühenduste Kohus osutas liidetud kohtuasjades C-57/00 P ja C-61/00 P 30. septembril 2003 tehtud otsuse punktis 52, et „olenemata sellest, milline oli komisjoni varasem asutamislepingu artikli 92 lõike 2 punktile c (praeguse artikli 87 lõike 2 punktile c) antud tõlgendus, ei mõjuta see komisjoni vaidlusaluses otsuses esitatud sama sätte tõlgenduse põhjendatust ning kehtivust”. Euroopa Ühenduse Esimese Astme Kohus osutab kohtuasjas T-171/02 15. juunil 2005 tehtud otsuses järgmist: „Seda, kas komisjoni otsus, millega on leitud, et uus abi ei vasta EÜ artikli 87 lõike 3 punktis c toodud erandi jaoks sätestatud tingimustele, on seaduslik, tuleb hinnata üksnes selle artikli kontekstis, mitte komisjoni varasema otsusetegemise praktikale tuginedes, eeldusel, et selline praktika eksisteerib”.

<sup>(10)</sup> Teatise II lisa.

<sup>(11)</sup> Kõige tõenäolisemad kandidaadid olid Astra muid versioone juba tootvad tehased, eriti Bochum (Saksamaa).

(38) Komisjon ei mõista hästi, milliseid järeltuleks teha Belgia argumendist, et uue mudeli tootmine oleks võidud usaldada ka Bertonele. Belgia ei ole esitanud eraldi ja otseseid tõendeid selle kohta, et kui tootnud oleks Bertone, siis oleks koolitamine nõudnud väiksemat pingutust kui General Motorsi Euroopa osakonnas. <sup>(12)</sup> Muu hulgas ei ole Belgia ka tõestanud abi vähimatki rolli General Motorsi Euroopa osakonna otsuses mitte toota mudelit allhanke korras. Pigem tehti see oluline strateegiline otsus juba enne, kui Belgia ametiasutused riigiabi lubasid. Kokkuvõtteks ei muuda asjaolu, et Astra TwinTopi oleks nagu varasemaid versioonegi võinud toota Bertones, koolitusabi ei vajalikuks ega ühisturuga kokkusobivaks.

#### *Abi vajalikkus stantsimisvõimsuse tõstmiseks*

(39) Belgia ametiasutuste sõnul on stantsimisvõimsuse tõstmine osa General Motorsi Euroopa osakonna strateegiast vastata paremini kohalikele vajadustele, s.t vähendada autoosade vedu tehaste vahel. Antwerpeni tootmissõlme jaoks nähakse kavaga ette järgmine:

— täiendava kahe stantsi ostmine;

— kereosade senisest suurem tootmine;

— uute seadmete kasutuselevõtt.

(40) Belgia hinnangul eeldab laienemine, et palju töötajaid peab kohanema uute seadmete, osade, monteerimisvõtete ja töömeetoditega ning et koolituskava eesmärk oli aidata seda teha.

<sup>(12)</sup> Bertone veebilehelt võib lugeda järgmist: „Carrozzeria Bertone jaoks on inimlik faktor olnud alati strateegiliselt tähtis. [...] Seepärast on Carrozzeria Bertone tegelenud hoolega oma tööjõu täiendkoolitamisega ja ümberõpetamisega. Täpsemalt väljendub strateegia selles, et viimase kahe aasta jooksul on iga töötaja saanud 240 tundi koolitust, mis teeb koguinvesteeringu summaks 3 miljonit eurot.” <http://www.bertone.it/carrozzeria3.htm>

(41) Eeltoodud kirjeldus lubab nii üldiselt kui ka käesoleva juhtumi puhul veenduda, et stantsimisvõimsuse tõstmine saab õnnestuda üksnes siis, kui sellega kaasneb ulatuslik tööjõu koolitamine. Teisisõnu on koolitamine stantsimisvõimsuse tõstmiseks vajalik.

(42) Menetluse algatamise otsuses <sup>(13)</sup> tõstatas komisjon küsimuse, kas abi mõjus stimuleerivalt stantsimisvõimsuse tõstmisele. Belgia ametiasutused ei ole esitanud uut teavet selle ümberlükkamiseks. Ennekõike ei ole selgitatud, miks ei oleks General Motorsi abi puudumise korral koolitust korraldanud.

#### *Vahejärgeldus*

(43) Eelnev teave annab alust järeldada, et töötajate koolitamine eesmärgiga täiendada nende oskusi kahe projekti elluviimiseks (uue mudeli tootmine ja stantsimisvõimsuse tõstmine) oleks ka ilma abita korraldatud igal juhul ja täies mahus. Vaadeldav abi ei toonud kaasa täiendavat koolitust, vaid oleks läinud ettevõtja tavaliste tegevuskulude katmiseks ja sellega tavakulude vähendamiseks. Komisjon on seega seisukohal, et abi moonutaks konkurentsi ja mõjutaks ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega. <sup>(14)</sup> Kõnealustel tingimustel ei vasta abi asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punktile c. Kuna abi suhtes ei saa kohaldada ühtegi asutamislepingu artikli 87 lõiget 2 ja 3 osutatud erandit, on see ühisturuga kokkusobimatu.

(44) Järeldus kehtib nii *üld-* kui *erikoolituse* kohta. Komisjon märgib eelkõige, et üldkoolituse raames korraldatud „tehniline koolitus” hõlmab oskusi, <sup>(15)</sup> mida on vaja mõlema vaadeldava projekti jaoks ehk laiemalt konkurentsivõimelise autotehase jaoks. <sup>(16)</sup> Belgia ametiasutused on esitanud siiski tõendeid, et osa tehnilisest *üldkoolitusest* hõlmas kvalifikatsiooni, mida tuleb õpetada pika aja vältel ning et igal aastal lahkub seetõttu ettevõtjast märkimisväärne arv töötajaid. See tuleneb kõnealuse kvalifikatsiooniga töötajate väga suurest defitsiidist Belgia tööturul. Komisjon leiab, et komisjon on kolme tehnilise *üldkoolituse* valdkonna argumente põhjendanud rahuldavalt.

<sup>(13)</sup> Vt punkt 11 eespool.

<sup>(14)</sup> Kohtuasi T-459/93, Siemens SA v. komisjon, (EKL 1995, lk II-1675, punkt 48).

<sup>(15)</sup> Vt punkt 7 eespool.

<sup>(16)</sup> Näiteks on vaja uue mudeli tootmiseks keevitada rohkem autoosi ja ettevõtjal on vaja rohkem keevitajaid.

Koolituse sisu	Koolituse kestus kokku	Tööjõu voolavus: ettevõt- jast lahkunud tööliste protsent aastas	Abikõlblikud kulud: osalejad	Abikõlblikud kulud: muud kulud
Tõstukijuhid	40	58 %	132 000	42 500
Mehhaanikud	2 000	13 %	660 000	355 000
Hooldustehnika	400	20 %	198 000	197 500

NB! Keevitamise kohta on Belgia märkinud koolituse kogukestuseks 60 tundi ning tehase tööjõu voolavusprotsendiks 4. Komisjoni arvates on need näitajad suhteliselt madalad ning ei takista ettevõtjal katta vastavat koolituskulu kasumiga. Voolavus ei ole vaadeldaval juhul piisav, et panna ettevõtte loobuma vastavate kulude tegemisest.

On ilmne, et tötajaskonna voolavus takistab ettevõtjal saada selle otstarbega koolituseks tehtud kulude katmiseks loodetavat tulu. Seega on tõenäoline, et ilma abita ei suudaks ettevõtja eespool nimetatud kulusid katta.

saa seoses koolitusabi vajalikkusega siin seega rakendada. Kuna kõnealuse koolitusabi puhul mindi kaugemale kui ettevõtja jaoks vaja, on võimatu järeldada, et seda oleks korraldatud igal juhul, ka ilma abita. Vastupidiste tõendite puudumise tõttu on komisjon seisukohal, et riigiabi oli sellise koolituse korraldamiseks vältimatu.

- (45) Võttes arvesse eelkirjeldatud, leiab komisjon, et kõnealuse kolme koolitusvaldkonna jaoks oli abi vaja (vastupidiselt ülejäänud tehnilisele üldkoolitusele).

- (48) Viimasena leiab komisjon, et üldkorralduslike kulude eelarverida ei hõlma niivõrd koolitust kui sellist, vaid üldkoolitusega seotud nõustamisteenuseid. Seega võib osa nendest kuludest arvestada abikõlblike kulude hulka, s.o algkoolituskulud, töökeskkonna imiteerimise kulud ja osa tehnilise üldkoolituse kulusid, mille puhul peeti koolitusabi vajalikuks. <sup>(18)</sup>

*Koolitusvaldkonnad, mis ei ole projektidega otseselt seotud*

- (46) Oma teatistes märkisid Belgia ametiasutused, <sup>(17)</sup> et kogu koolituskava oli suunatud kahe projekti elluviimiseks. Pärast menetluse algatamise otsust edastatud lisateabest aga nähtus, et osa koolitusvaldkondadest on seotud oskustega, mis ei ole tegelikult projektide elluviimiseks mõõdapääsmatud. Tegemist on järgmiste eelarveridadega (vt kirjeldust eespool):

- (49) Võttes arvesse määruses (EÜ) nr 68/2001 sätestatud abi maksimaalset osatähtsust abikõlblike kulude kogusummast, on vajalikuks hinnatud koolitusvaldkondade abikõlblikud kulud 4,362 miljonit eurot ning abisumma ise 2,181 miljonit eurot. Kuna muud komisjoni määruse (EÜ) nr 68/2001 vorminõuded on täidetud, nagu on osutatud põhjenduses 23, järeldab komisjon, et see osa teatatud abist on ühisturuga kokkusobiv.

— algkoolitus;

## 6. JÄRELDUS

— töökeskkonna imiteerimine.

- (50) Komisjon leiab, et osa Belgia teatatud meetmetest, mis hõlmavad abikõlblike kulusid summas 4,362 miljonit eurot, millest abisumma on 2,181 miljonit eurot, vastab asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punktis c sätestatud ühisturuga kokkusobivuse kriteeriumidele.

- (47) Komisjoni hinnangul on algkoolitus ja töökeskkonna imiteerimine erinevalt muudest koolitusvaldkondadest alad, mida ei ole projektide jaoks vaja, st et projekte saab ilma kõnealuste teadmisteta ideaalselt ellu viia ja tootmist alustada. Tegemist ei ole ka autotootmises otseselt tarvilike oskustega. Eespool arendatud mõttekäiku ei

<sup>(18)</sup> Koolitustundide põhjal järeldab komisjon, et 80,71 % üldkoolituskuludest ehk 0,723 miljonit eurot võib liigitada algkoolituskulude, töökeskkonna imiteerimise ja selle osa tehnilise üldkoolituse kulude hulka, mille suhtes loetakse abi vajalikuks. Arvestatud on järgmine arv tunde: i) tehniline koolitus (Belgia 28. veebruari 2007. aasta kiri) 50 800, millest 30 000 tundi on seotud kolme valdkonnaga, mille puhul peetakse abi vajalikuks; ii) algkoolitus (Belgia 7. veebruari 2006. aasta kiri): osalejate arv korda keskmine koolitustundide arv osalejate kohta kolme aasta vältel: 17 000 tundi; iii) töökeskkonna imiteerimine (*idem*): 40 000 tundi.

<sup>(17)</sup> Teatise II lisa.



(51) Ülejäänud abi ei ole sellise koolitustegevuse korraldamiseks vajalik. Kõnealune abi ei ole ühisturuga kokkusobiv ühegi erandi alusel ning on seetõttu keelatud. Belgia ametiasutuste sõnul ei ole abi veel antud, seega ei ole tarvis seda sisse nõuda,

*Artikkel 2*

Belgia teavitab komisjoni kahe kuu jooksul pärast käesolevast otsusest teavitamist, milliseid meetmeid võetakse otsuse täitmiseks.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

*Artikkel 1*

Riigiabi, mida Belgia kavatab anda Antwerpenis asuvale General Motors Belgiumile koolituskava elluviimiseks, on kokkusobimatu ühisturuga 3 157 338,40 euro ulatuses.

*Artikkel 3*

Käesolev otsus on adresseeritud Belgia Kuningriigile.

Brüssel, 4. aprill 2007

Eespool nimetatud põhjusel ei tohi seda osa abist anda.

Ülejäänud osa riigiabist, s.o 2 181 161,60 eurot, on asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti c alusel ühisturuga kokkusobiv.

*Komisjoni nimel*

*komisjoni liige*

Neelie KROES

---