

II

(Besluiten waarvan de publicatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 19 januari 2005

betreffende de staatssteun die Italië voornemens is ten uitvoer te leggen ten gunste van Società Consortile De Tomaso srl en van UAZ Europa srl, die van het De Tomaso-concern deel uitmaken

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2005) 40)

(Slechts de tekst in de Italiaanse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2006/260/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 88, lid 2, eerste alinea,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name op artikel 62, lid 1, onder a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig voornoemde artikelen in de gelegenheid te hebben gesteld hun opmerkingen kenbaar te maken ⁽¹⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

I. PROCEDURE

- (1) Bij schrijven van 18 december 2002 hebben de Italiaanse autoriteiten bij de Commissie een voornemen aangemeld om regionale steun ten gunste van Società Consortile De Tomaso srl en van UAZ Europa srl toe te kennen. Op 4 februari 2003 heeft de Commissie om aanvullende inlichtingen verzocht. Op 12 maart en 22 april hebben de Italiaanse autoriteiten om een verlenging van de antwoordtermijn verzocht, waarna zij bij schrijven van 26 mei 2003 de inlichtingen hebben gezonden.
- (2) Bij schrijven van 24 juli 2003 heeft de Commissie Italië in kennis gesteld van haar besluit om de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag in te leiden ten aanzien van deze steun.
- (3) Het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure is in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt ⁽²⁾. De Commissie heeft belanghebbenden verzocht hun opmerkingen over de maatregelen in kwestie mee te delen.
- (4) De Commissie heeft van de belanghebbenden geen opmerkingen ter zake ontvangen.

- (5) Op 13 oktober 2003 heeft Italië zijn opmerkingen bij de inleiding van de procedure kenbaar gemaakt. Op 6 februari 2004 heeft de Commissie Italië om toelichting verzocht en op 17 februari heeft er een bijeenkomst tussen de diensten van de Commissie, de Italiaanse autoriteiten en vertegenwoordigers van de betrokken ondernemingen plaatsgevonden. Italië heeft bij schrijven van 23 april 2004 verdere inlichtingen meegedeeld. Op 30 april heeft de Italiaanse minister van Productieve Activiteiten de Commissie een schrijven gezonden, met het verzoek de betrokken zaak snel af te handelen. De Commissie heeft dit schrijven op 18 juni 2004 beantwoord.

II. GEDETAILLEERDE BESCHRIJVING VAN DE STEUNMAATREGEL

- (6) De voorgenomen steun zal aan Società Consortile De Tomaso srl en aan UAZ Europa srl worden toegekend, die beide van het De Tomaso-concern (hierna „De Tomaso” genoemd) deel uitmaken. Momenteel produceert De Tomaso, in erg beperkte aantallen, krachtige sportwagens. Volgens Italië behoort De Tomaso tot de categorie van de kleine en middelgrote ondernemingen (hierna „KMO's” genoemd) in de zin van de definitie van Verordening (EG) nr. 70/2001 van de Commissie van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op staatssteun voor kleine en middelgrote ondernemingen ⁽³⁾ (hierna „de KMO-verordening” genoemd).

Het project

- (7) De Tomaso is voornemens op een greenfieldsite een nieuwe productielocatie te openen die, na voltooiing, de capaciteit zal hebben voor:

⁽¹⁾ PB C 227 van 23.9.2003, blz. 2.

⁽²⁾ Zie noot 1.

⁽³⁾ PB L 10 van 13.1.2001, blz. 33, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 364/2004 (PB L 63 van 28.2.2004, blz. 22).

- a) de eindassemblage van circa 40 000 eenheden per jaar van de Sibmir, een terreinwagen die door de Russische automobielproducent UAZ wordt geproduceerd;
- b) de productie van circa 8 000 eenheden per jaar van de Vallelunga, een vierdeursportmodel, en 300 eenheden per jaar van de Pantera, een luxe-sportwagen.

Het project zal pas van start gaan nadat de Commissie toestemming voor de steun heeft gegeven, en de werkzaamheden zullen naar verwachting in 2006 zijn voltooid. De automobielp productie zal al in 2005 van start gaan.

- (8) Het project zou moeten worden uitgevoerd in de gemeente Cutro, in de Italiaanse regio Calabrië, die een steungebied ex artikel 87, lid 3, onder a), van het Verdrag is, met een regionaal plafond van 50% bruto-subsidie-equivalent (*) (hierna „BSE” genoemd) voor de periode 2000-2006.
- (9) Volgens de Italiaanse autoriteiten is het een mobiel project: De Tomaso is de alternatieve locaties van Timisoara (Roemenië) voor de Simbir en van Modena (Italië) voor de Vallelunga en de Pantera aan het onderzoeken. In Timisoara zou het om een investering op een greenfieldsite gaan, terwijl het bij de investering in Modena gaat om de uitbreiding van de bestaande locatie van De Tomaso, waar momenteel, in erg beperkte hoeveelheden, de Guarà, een krachtige sportwagen, wordt geproduceerd.
- (10) Volgens de aanmelding is De Tomaso voornemens een nominaal bedrag van 218,76 miljoen EUR (206 912 337 EUR in geactualiseerde waarde, berekend met 2003 als uitgangspunt en 5,06% als disconteringspercentage ⁽⁴⁾). Volgens de Italiaanse autoriteiten komt het volledige investeringsbedrag voor steun in aanmerking.

Rechtsgrondslag en steunbedragen

- (11) De aangemelde steun is, onder voorbehoud van goedkeuring door de Commissie, volgens een plan in twee fasen aan twee ondernemingen die eigendom van De Tomaso zijn, toegekend. De eerste rechtstreekse subsidie met een nominaal bedrag van 9 519 817 EUR ten faveure van UAZ Europa srl werd in april 2001 goedgekeurd, terwijl de tweede subsidie met een nominaal bedrag van 168,49 miljoen EUR ten faveure van Società Consortile De Tomaso srl in augustus 2002 werd goedgekeurd. De subsidies zouden in de periode 2004-2008 worden uitgekeerd. De steun wordt toegekend in het kader van door de Commissie goedgekeurde regelingen ⁽⁵⁾, waarin is voorzien door de wet betreffende maatregelen ten faveure van productieactiviteiten in achterstandsgebieden („Misure in favore delle attività produttive nelle aree depresse del Paese”; hierna „wet nr. 488/1992” genoemd) en door de wet betreffende maatregelen ter rationalisering van de overheidsfinanciën („Misure di razionalizzazione della finanza pubblica”; hierna „wet nr. 662/1996” genoemd).

- (12) Aangezien de beide subsidies hetzelfde project betreffen, hebben de Italiaanse autoriteiten ze samen aangemeld. In totaal zou de steun ten behoeve van De Tomaso dus oplopen tot nominaal 178 008 817 EUR (155 640 104 EUR in geactualiseerde waarde, met 2003 als uitgangsjaar en tegen een disconteringspercentage van 5,06%). De steunintensiteit van de door de Italiaanse autoriteiten aangemelde steun bedraagt 75,22% BSE.

- (13) Volgens Italië is ten behoeve van het project geen andere steun of communautaire financiering toegekend.

Redenen voor de inleiding van de procedure

- (14) In haar besluit van 23 juli 2003 tot inleiding van de procedure heeft de Commissie twijfel geformuleerd of De Tomaso wel een KMO was. Voorts had de Commissie ook twijfel ten aanzien van diverse punten in de kosten-batenanalyse, en met name:

- a) de vergelijkbaarheid van de projecten op de voorkeurslocatie en op de alternatieve locatie;
- b) de vergelijking van de investeringskosten die in de kosten-batenanalyse is gemaakt, en
- c) de vergelijking van de exploitatiekosten die in de kosten-batenanalyse is gemaakt, met name wat betreft de loonkosten en het vervoer naar het buitenland.

III. OPMERKINGEN VAN ITALIË

- (15) Op 13 oktober 2003 heeft Italië zijn opmerkingen bij de inleiding van de procedure gezonden. Vervolgens heeft het verdere gegevens en bescheiden meegedeeld tijdens de bijeenkomst op 17 februari 2004 en in zijn brieven van 23 en 30 april 2004.
- (16) Wat betreft de vraag of De Tomaso een KMO is, heeft Italië nadere gegevens verstrekt over de eigendomsstructuur van de onderneming, alsmede financiële verklaringen van Alejandro SA en een uittreksel van het testament van de heer De Tomaso.
- (17) Ten aanzien van de vergelijkbaarheid tussen de op de voorkeurslocatie en alternatieve locaties uit te voeren projecten betoogt Italië allereerst dat voor de projecten de vergelijking plaatsvond op basis van identieke productie, bij identieke volumes, voor dezelfde combinatie van producten en tegen identieke prijzen. Het verschil tussen de investeringen die op de alternatieve locaties nodig zijn, kan worden verklaard door rekening te houden met het specifieke karakter van de voorkeurslocatie: deze is, wat profiel van de loonkosten en sociale, veiligheids- en milieuregels betreft, analoog met die in Noord-Italië, maar het ontbreekt er aan geschoolde werknemers en een stevig industriële traditie.
- (18) Volgens Italië is de toestand op de alternatieve locaties erg verschillend: in Modena zijn hooggeschoolde werknemers beschikbaar, en er is ook een vast netwerk van leveranciers en producenten voor de automobiellindustrie. In Timisoara zijn geschoolde werknemers beschikbaar voor een fractie van de kostprijs die in Cutro moet worden betaald. Bovendien biedt Timisoara een logistiek voordeel voor de productie van de Simbir.

(*) Materiële fout: netto-subsidie-equivalent (in plaats bruto-subsidie-equivalent)

⁽⁴⁾ Het percentage van 5,06% komt voor in de tabel „State Aid - Reference and discount rates (in %) since 01.08.1997”, en stemt overeen met die van 2002, het jaar van de aanmelding (zie http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/others/reference_rates/nl.pdf).

⁽⁵⁾ Besluit van de Commissie van 12 juli 2000 geen bezwaar te maken ten aanzien van Steunmaatregel nr. N 715/99, PB C 278 van 30.9.2000, blz. 26.

- (19) Italië wijst andermaal op de strategische waarde van het project te Cutro voor de industriële ontwikkeling van de regio. In dat verband is het doel van de technologische keuzes om een geavanceerde productiestructuur uit te bouwen, waarin de meest innoverende technologieën en uitrusting zijn verwerkt en die De Tomaso in staat stelt haar eigen interne onderzoek- en ontwikkelingsactiviteiten uit te bouwen. Bij de projecten op de alternatieve locaties wordt daarentegen voor meer traditionele technologische oplossingen gekozen.
- (20) Op basis van die afwegingen betoogt Italië dat het verzoek van de Commissie om een vergelijking tussen identieke projecten te maken onjuist en misleidend is, aangezien daarmee „hypothetische” oplossingen zouden moeten worden vergeleken, welke niet zijn gebaseerd op de daadwerkelijke plannen van de onderneming die de investeringen uitvoert.
- (21) Italië betoogt dat de vergelijking „operatie per operatie” wat betreft de investeringen op de alternatieve locaties, zoals de Commissie die voor de kosten-batenanalyse had gevraagd, niet doenbaar is omdat zulks zou vereisen dat alternatieve projecten volledig worden uitgewerkt, hetgeen De Tomaso pas kan doen nadat een locatie is gekozen.
- (22) Niettemin heeft Italië nieuwe gegevens gezonden, die verder zijn uitgewerkt, waarbij de in Cutro uit te voeren investeringen worden vergeleken met die op alternatieve locaties, en dit wat betreft persen, lassen en lakken van sportauto's (Cutro tegen Modena) en wat betreft de eindassemblage en het lakken van de Simbir (Cutro tegen Timisoara).
- (23) Volgens Italië zouden vele van de in Cutro geplande investeringen op de alternatieve locaties niet nodig zijn, omdat het mogelijk zou zijn de betrokken activiteiten elders uit voeren (lakstraat en testen motoren) of bestaande infrastructuur te huren (een testbaan in de buurt van Modena). Wat het lakken van sportauto's betreft, heeft Italië een raming meegedeeld van de investeringskosten voor een nieuwe lakstraat te Modena, om aan te tonen dat het lakken in de vestiging in Modena minder duur zal zijn dan deze activiteit uit te besteden, hetgeen de handicap van Cutro enigszins zou verzwaren. Wat de testbank voor motoren betreft, doet Italië opmerken dat De Tomaso met de installatie in Cutro ook specifieke versies van motoren voor de toekomstige productie kan ontwikkelen.
- (24) Wat de operationele aspecten van de kosten-batenanalyse betreft, legt Italië uit dat het vastgestelde verschil tussen de respectieve personeelsbehoeften ten dele is te verklaren door een fout in de kosten-batenanalyse, omdat op de alternatieve locatie het aantal managers en bedienden is onderschat, en ten dele omdat in Modena de personeelsbehoefte lager zal zijn, omdat het lakken ook extern kan worden uitgevoerd. Gelet op deze beide factoren concludeert Italië dat op de alternatieve locaties de personeelsbehoefte analoog zou zijn.
- (25) Wat de kosten voor het vervoer naar het buitenland betreft, heeft Italië bijgewerkte gegevens en documenten verstrekt over de kosten van het vervoer van de Simbir vanuit Timisoara; daaruit blijkt dat deze kosten niet hoger liggen bij vervoer vanuit Cutro dan bij het vervoer vanuit de alternatieve locatie Timisoara.
- (26) Ten slotte doet Italië opmerken dat de betrokken onderneming van de lang aanslepende procedure heeft te lijden.

IV. BEOORDELING VAN DE STEUN

- (27) De door Italië aangemelde steun ten behoeve van De Tomaso vormt staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag. Deze maatregel zou immers door de Staat of uit staatsmiddelen worden gefinancierd. Bovendien maakt deze steun procentueel een belangrijk deel uit van de financiering van het project en zou hij de mededinging binnen de Gemeenschap kunnen verstoren, doordat De Tomaso een voordeel ontvangt ten opzichte van concurrerende ondernemingen die geen steun ontvangen. Ten slotte wordt de automobielsector door een aanzienlijk intracommunautair handelsverkeer gekenmerkt. Dit alles wordt niet door Italië betwist.
- (28) In artikel 87, lid 2, van het Verdrag wordt een aantal steunvormen opgesomd die met de gemeenschappelijke markt verenigbaar zijn. Gezien de aard en het opzet van de steun en de geografische ligging van de onderneming, is artikel 87, lid 2, onder a), b) en c), niet op het betrokken voornemen van toepassing. In artikel 87, lid 3, worden andere vormen van steun genoemd die als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kunnen worden aangemerkt. De Commissie heeft vastgesteld dat het project ten uitvoer zou worden gelegd in Calabrië, dat een steungebied ex artikel 87, lid 3, onder a), is, met voor grote ondernemingen een regionale-steunplafond van 50% netto-subsidie-equivalent (hierna „NSE” genoemd) ⁽⁶⁾.
- (29) Volgens de Commissie is de begunstigde van de betrokken steun De Tomaso, namelijk de groep die de ondernemingen Società Consortile De Tomaso srl en UAZ Europa srl omvat waaraan de steun zal worden toegekend. De activiteiten die De Tomaso voornemens is te ontwikkelen, zijn de productie en de assemblage van motorvoertuigen; de onderneming maakt derhalve deel uit van de automobielsector in de zin van de communautaire kaderregeling inzake staatssteun aan de automobielsector ⁽⁷⁾ (hierna „het automobielsectorkader” genoemd), die op dit project van toepassing is aangezien de steun vóór 1 januari 2003 bij de Commissie is aangemeld.

⁽⁶⁾ Overeenkomstig artikel 4, lid 3, van de KMO-verordening mag, wanneer KMO's een investering uitvoeren in regio's die onder artikel 87, lid 3, onder a), van het Verdrag vallen, de maximum-steunintensiteit die voor regionale investeringssteun is vastgesteld op de kaart die de Commissie voor elke lidstaat goedkeurt, worden verhoogd met 15 procentpunt BSE, mits de totale nettosteunintensiteit van het project niet meer dan 75% bedraagt

⁽⁷⁾ PB C 279 van 15.9.1997, blz. 1 en PB C 368 van 22.12.2001, blz. 10.

- (30) De totale kostprijs van het project en het steunbedrag overschrijden beide de aanmeldingsdrempels die in het automobielkader zijn vastgesteld. Deze aanmeldingsdrempels zijn: a) voor de totale kostprijs van het project: 50 miljoen EUR, en b) voor het totale brutobedrag van de steun, ongeacht of het staatssteun of steun uit communautaire instrumenten betreft: 5 miljoen EUR. De Italiaanse autoriteiten hebben bij de aanmelding van hun steunvoornemen ten faveure van De Tomaso hun verplichtingen uit hoofde van artikel 88, lid 3, van het Verdrag nageleefd.
- (31) Volgens het automobielkader moet de Commissie zich ervan vergewissen dat de toegekende steun niet alleen voor de verwezenlijking van het project noodzakelijk is, maar ook evenredig met de ernst van de op te lossen problemen is. Beide criteria - noodzaak en evenredigheid - moeten zijn vervuld, wil de Commissie staatssteun in de automobielindustrie kunnen goedkeuren.
- (32) Volgens deel 3.2, punt a), van het automobielkader moet de begunstigde onderneming, om de noodzaak van een regionale-steunmaatregel te bewijzen, op duidelijke wijze aantonen dat zij voor de vestiging van haar project over een economisch levensvatbaar alternatief beschikt. Wanneer het project bestaat in de modernisering en rationalisering van een bestaande vestiging of wanneer het op geen enkel ander nieuw of bestaand fabrieksterrein van het concern kan worden uitgevoerd, zal de onderneming immers verplicht zijn haar project, zelfs zonder steun, uit te voeren op de locatie waaraan zij de voorkeur geeft. Daarom kan geen regionale steun ten behoeve van een project worden goedgekeurd wanneer het niet geografisch mobiel is.
- (33) In deze zaak was het geografische alternatief voor het project - ten opzichte van de locatie-Cutro - het assembleren van de Simbir te Timisoara (Roemenië) en de productie van de Valllunga en Pantera te Modena (Italië). De Commissie is van oordeel dat Italië ten aanzien van die stelling afdoende bewijsstukken heeft overgelegd, waaronder haalbaarheidsstudies in verband met alternatieve locaties, plannen, schema's en informatie van potentiële leveranciers van uitrusting.
- (34) Gelet op de aard van de investering (een greenfieldproject) en de meegedeelde documenten, concludeert de Commissie dat het project mobiel is en dat er een levensvatbare alternatieve locatie is.
- (35) Volgens deel 3.2, punt b), van het automobielkader onderzoekt de Commissie of de voor de mobiele elementen van een project geplande kosten al dan niet subsidiabel zijn en of, volgens punt c) van datzelfde deel 3.2, de voorgenomen steunmaatregel evenredig is met de regionale problemen die de maatregel moet verhelpen. Daartoe maakt zij van een kosten-batenanalyse gebruik.
- (36) In de kosten-batenanalyse wordt, voor de mobiele elementen, een vergelijking gemaakt tussen de kosten die de investeerder voor de uitvoering van zijn project in de betrokken regio moet maken, en de kosten voor een identiek project op een alternatieve locatie. Zodoende kan de specifieke handicap van het betrokken steungebied worden vastgesteld. De Commissie keurt regionale steun goed binnen de grenzen van de regionale handicap die op grond van de als vergelijkingsbasis fungerende alternatieve locatie werd vastgesteld.
- (37) In de kosten-batenanalyse worden, overeenkomstig deel 3.2, punt c), van het automobielkader, de operationele handicaps van de site te Cutro - ten opzichte van Timisoara en Modena - geraamd over een periode van vijf jaar, omdat het een greenfieldsite betreft. De referentieperiode van de door de Italiaanse autoriteiten meegeerde kosten-batenanalyse is 2005-2009, namelijk de periode van drie jaar (*) vanaf de aanvang van de productie, zoals bepaald in Bijlage I, punt 3.3, van het automobielkader. De kosten-batenanalyse leverde voor de locatie-Cutro een nettokostenhandicap van 158 248 977 EUR (geactualiseerd) op - ten opzichte van de alternatieve locaties. Bijgevolg zou de „regionale-handicapverhouding” van het project op 76,48% uitkomen ⁽⁸⁾.
- (38) Bij wijze van technische opmerking wijst de Commissie allereerst erop dat in de door Italië meegeerde kosten-batenanalyse het referentiejaar voor de actualisering van de relevante bedragen 2003 is. Het correcte jaar is echter 2002, namelijk het jaar waarin de voorgenomen steun bij de Commissie is aangemeld. Aangezien het disconteringspercentage dat correct wordt toegepast, dat van 2002 is (5,06%), kan de verandering in het referentiejaar zo worden gelaten, omdat daarmee op generlei wijze afbreuk aan de relevante ratio's en cijfers wordt gedaan.
- (39) Wat de inhoudelijke aspecten van de kosten-batenanalyse betreft, heeft de Commissie voor de beoordeling van de door Italië verstrekte informatie de hulp van een externe deskundige in de automobielsector ingeroepen. Door deze beoordeling werd de twijfel bevestigd die in het besluit tot inleiding van de procedure werd geformuleerd ten aanzien van de vergelijkbaarheid van de projecten te Cutro en op de alternatieve locaties. De redenen die in deze conclusie hebben geresulteerd, worden in overweging 40 tot en met 63 uiteengezet.

(*) Materiële fout: periode van vijf jaar (in plaats van drie jaar).

⁽⁸⁾ Regionale-handicapverhouding = $\frac{\text{Investeringen}}{\text{Nettokostenhandicap}}$ (beide in geactualiseerde waarde)

In deze zaak bedraagt de investering 206 912 337 EUR [zie overweging 10].

Regionale-handicapverhouding = $\frac{158\,248\,977\ \text{EUR}}{206\,912\,337\ \text{EUR}} = 76,48\%$

- (40) Zoals de Commissie in haar besluit tot inleiding van de procedure had opgemerkt, heeft zij de bepaling in verband met „identieke projecten” zoals die in het automobielkader voorkomt, consistent toegepast: het moet om projecten gaan die de productie van vergelijkbare motorvoertuigen betreffen, waarbij de aantallen en de gebruikte productieprocessen vergelijkbaar zijn. Doorgaans accepteert de Commissie dat er verschillen kunnen zijn tussen projecten die op diverse locaties worden uitgevoerd, bijvoorbeeld wat betreft kwaliteitsniveau van het eindproduct of de omvang van automatisering van de vestigingen die verschilt naar gelang de loonkosten. De Commissie kan echter niet accepteren dat projecten worden vergeleken die wezenlijk verschillen, zoals wanneer op één locatie forse investeringen in uitrusting en machines zouden plaatsvinden die dan weer niet zouden worden uitgevoerd voor dezelfde productie op de locatie die als vergelijkingslocatie wordt gebruikt.
- (41) In deze zaak heeft de Commissie op basis van de door Italië verstrekte inlichtingen de investeringsuitgaven niet volledig kunnen vergelijken. Zelf heeft Italië in zijn opmerkingen ten aanzien van de inleiding van de procedure opgemerkt dat voor de investeringen op alternatieve locaties het, met het oog op een kosten-batenanalyse, niet mogelijk is een vergelijking „operatie per operatie” uit te voeren, zoals de Commissie dat dan weer eist. Volgens de door Italië verstrekte informatie zijn de projecten op de voorkeurslocatie Cutro en de alternatieve locaties Modena en Timisoara wezenlijk verschillend wat betreft technologische inhoud van de investeringen en de mate van verticale differentiatie.
- (42) Rekening houdend met deze beperking, heeft de Commissie de beschikbare informatie onderzocht, om de motieven die aan de verschillende investeringskeuzes ten grondslag liggen te proberen begrijpen en om zich ervan te vergewissen dat het substantiële verschil in investeringskosten in het kader van de kosten-batenanalyse aanvaardbaar is. Bij deze beoordeling betwist de Commissie niet dat de projecten sterk kunnen verschillen naar gelang de verschillende locaties, bijvoorbeeld als gevolg van de uiteenlopende industriële keuzes. De Commissie dient zich er evenwel van te vergewissen dat de kosten-batenanalyse een belangrijk instrument is om de specifieke handicap van de voorkeurslocatie te beoordelen, hetgeen alleen mogelijk is wanneer de alternatieve projecten vergelijkbaar zijn.
- (43) Allereerst merkt de Commissie op dat de investeringskosten te Cutro veel hoger liggen dan die op de alternatieve locaties, wat betreft gronden, gebouwen en infrastructuur, machines en uitrusting, werktuigen en gereedschap, en werktuigen voor de toeleveranciers. Wat betreft de kosten voor de gronden, gebouwen en infrastructuur, merkt de Commissie op dat het verschil dat in de kosten-batenanalyse voorkomt (41 530 657 EUR voor Cutro ten opzichte van 10 084 237 EUR voor de alternatieve locatie), te verklaren valt doordat in Roemenië de desbetreffende kosten veel lager liggen dan in Italië en omdat De Tomaso in Modena al gronden en een deel van de gebouwen bezit die voor het project nodig zijn.
- (44) Wat echter machines, uitrusting, werktuigen en gereedschap, en werktuigen voor de toeleveranciers betreft, zou De Tomaso zich deze voor het grootste deel nieuw moeten aanschaffen zowel te Cutro als op de alternatieve locaties. Voor deze uitgavenposten, waarbij de aanschaf doorgaans op internationaal niveau plaatsvindt, vallen de aanzienlijke verschillen tussen de investeringskosten (165 381 681 EUR te Cutro ten opzichte van 75 624 552 EUR op de alternatieve locatie) alleen te verklaren doordat voor Cutro in meer automatisering en grotere verticale integratie is voorzien.
- (45) De Commissie heeft de beschikbare informatie onderzocht, om na te gaan of deze kostenverschillen door de specifieke situatie van de uiteenlopende locaties zijn te verklaren en of zij met de bepalingen inzake vergelijkbaarheid van de kosten-batenanalyse bestaanbaar zijn.
- (46) De Commissie wijst erop dat Italië het kostenverschil van Cutro ten opzichte van Timisoara vooral toeschrijft aan de hogere loonkosten (om het aantal werknemers te beperken, is in meer automatisering voorzien) en veel strengere sociale, veiligheids- en milieuregels (om aan die bepalingen te voldoen zijn modernere en complexere machines nodig). Het kostenverschil van Cutro ten opzichte van Modena resulteert vooral uit de lagere scholingsgraad van de werknemers (om het tekort aan geschoolde werknemers op te vangen, moet de automatisering worden opgedreven) en het ontbreken van een uitgebouwd netwerk van toeleveranciers (hetgeen een meer verticale structuur nodig maakt).
- (47) De Commissie erkent dat deze factoren kunnen bijdragen tot de stijging van de investeringsuitgaven, maar vindt niet dat zij het erg aanzienlijke kostenverschil dat is geconstateerd, kunnen verklaren.
- (48) Ten eerste kan voor een automobielproducent met een zo beperkte productie als De Tomaso de automatisering slechts in beperkte mate bijdragen tot het inkrimpen van het benodigde aantal werknemers: doorgaans zijn investeringen in automatisering slechts wenselijk in het geval van grote of zeer grote productievolumes. Met de optie-Cutro zou het immers zeer moeilijk zijn het aantal werknemers te verminderen in vergelijking met alternatieve locaties: volgens de cijfers uit de kosten-batenanalyse zou in 2009 het aantal werknemers te Cutro 786 bedragen, tegenover 685 in Modena en Timisoara samen. Ook wanneer de meer uitgesproken verticale structuur te Cutro (die zich vertaalt in een groter aantal werknemers voor de intern uitgevoerde activiteiten) in aanmerking wordt genomen, is het evident dat de grotere automatisering amper besparingen in het aantal werknemers oplevert.

- (49) Ten tweede mag, ondanks dat in Italië de sociale, veiligheids- en milieuregels strenger zijn dan in Roemenië en dat zulks dus ook meer investeringen vergt, deze factor toch niet worden overschat. Wanneer voor de middellange tot lange termijn investeringsbesluiten worden genomen, kijken automobielproducenten ook naar de ontwikkelingen in de wetgeving, zonder zich tot de vigerende wetgeving te beperken. In het geval van Roemenië lijkt een convergentie naar de normen in West-Europa redelijk voor de middellange termijn, mede gelet op het feit dat het land waarschijnlijk tot de Europese Unie toetreedt.
- (50) Ten derde is niet steeds meer automatisering nodig om de gebrekkige opleiding van de werknemers te compenseren. Vaak is juist het tegendeel het geval: voor het functioneren en het onderhoud van geautomatiseerde machines zijn hooggeschoolde werknemers nodig, terwijl minder geschoolde werknemers veel gemakkelijker eenvoudiger machines kunnen bedienen.
- (51) Ten slotte is het weliswaar zo dat het ontbreken van een uitgebouwd netwerk van leveranciers in een hogere mate van verticale integratie kan resulteren - en dus in de noodzaak meer te investeren - maar iedere door dergelijke argumenten ingegeven additionele investering zou rechtstreeks met het ontbreken van (bestaande of toekomstige) leveranciers voor de desbetreffende activiteiten moeten samenhangen. Dergelijke situatie doet zich vaak niet voor in deze zaak.
- (52) Zo heeft Italië bijvoorbeeld in zijn opmerkingen betreffende het besluit tot inleiding van de procedure verklaard dat het extern laten uitvoeren van het lakken van sportauto's te Modena, de handicap van Cutro niet kunstmatig versterkt. Ter staving van dit argument heeft Italië ramingen verstrekt van de operationele en investeringskosten die nodig zijn om het lakken op de locatie-Modena intern te laten uitvoeren; daaruit bleek dat in de kostenbatenanalyse de impact van een en ander heel beperkt was en de handicap van Cutro leek te versterken. Toch zouden de investeringsuitgaven voor de lakstraat te Modena veel lager uitkomen dan die welke voor Cutro zijn voorzien (4,5 miljoen EUR tegenover 6,3 miljoen EUR), gezien de minder doorgedreven automatisering. Uit een en ander volgt dat het grootste gedeelte van de investeringen voor de lakstraat te Cutro niet valt toe te schrijven aan het ontbreken van een uitgebouwd netwerk van toeleveranciers, maar veeleer het gevolg is van verschillende technologische opties op de alternatieve locaties.
- (53) Een vergelijkbare redenering geldt ook voor de testbaan te Cutro. Zelfs indien het inderdaad zo is dat De Tomaso op de alternatieve locatie-Modena beschikbare infrastructuur voor het testen van sportwagens kan inhuren, dan nog ontbreekt te Timisoara dit soort infrastructuur voor de Simbir volledig. Italië verklaart namelijk dat de Simbir zal worden getest op de gewone wegen in de buurt van de Roemeense vestiging. Niettemin is te Cutro voor de Simbir een specifieke investering gepland voor bijzondere testbanen.
- (54) De Commissie wijst er voorts op dat in de hier te onderzoeken zaak geen andere factoren kunnen worden aangehaald die een hoger automatiseringspercentage tussen de verschillende locaties kunnen rechtvaardigen. Investeren in automatisering is vaak gerechtvaardigd door het grote productievolume, hetgeen niet het geval is bij De Tomaso dat slechts kleine hoeveelheden produceert - zowel te Cutro als op de alternatieve locaties. Evenzo zou het kwaliteitsniveau op de alternatieve locaties identiek zijn.
- (55) De elementen die tot dusver werden beschreven, hebben de Commissie tot de conclusie gebracht dat de erg aanzienlijke verschillen tussen de investeringsuitgaven te Cutro en de alternatieve locaties alleen vallen te verklaren doordat de vergeleken projecten onderling sterk verschillen. Deze conclusie kan worden onderbouwd door de nadere beschrijving van de investeringen zoals Italië die voor bepaalde activiteiten heeft verstrekt.
- (56) Uit de meest recente informatie blijkt immers dat het project te Cutro bestaat in een heel modern volautomatisch productiesysteem, dat voor een hoog productievolume is gedacht, terwijl het alternatieve project is gebaseerd op een concept van geringe automatisering en kleine productievolumes. De hier gegeven voorbeelden zijn indicatief voor de uiteenlopende aard van de vergeleken projecten:
- a) voor de assemblage van de Simbir te Cutro is een investering van meer dan 2 miljoen EUR voorzien voor een erg geperfectioneerd en volledig gerobotiseerd werkstation voor de installatie van voorruit. Doorgaans krijgt dit soort machines alleen de voorkeur - boven handmatige inbouw - bij erg hoge productievolumes, die ver boven de 50 000 eenheden liggen die voor het betrokken project zijn gepland. Voor Timisoara is geen enkele investering van dit type gepland;
 - b) evenzo zou voor de assemblage van de Simbir te Cutro een robot worden gebruikt om dashboard, bumpers en dakpanelen in te bouwen en om zetels en portieren te monteren. Voor Timisoara zijn geen dergelijke machines gepland;
 - c) voor het persen en lassen van de sportauto's is voor Cutro een duur werkstation gepland met lasersnijden, terwijl voor Modena geen dergelijke investering is voorzien;
 - d) de investeringen te Cutro omvatten een dure, volledig uitgeruste meetinstallatie, met een coördinatenmeetstelsel voor zowel de hele auto als de onderdelen. Voor de alternatieve locatie is geen dergelijke investering gepland;
 - e) voor Cutro zijn heel complexe systemen gepland voor de kwaliteitscontrole op inkomende goederen, hetgeen ingaat tegen de gangbare praktijk om de kwaliteitscontrole aan de verantwoordelijkheid van de leverancier over te laten. De alternatieve locatie heeft geen dergelijke capaciteit;

- f) de investeringsplannen voor Cutro omvatten een ge-centraliseerd informaticasysteem voor monitoring en diagnose van de assemblagelijnen. Een vergelijkbaar systeem is voor de alternatieve locatie niet gepland, ook al moeten de eindproducten hetzelfde kwaliteitspeil halen;
- g) de optie-Cutro omvat investeringen voor de oprichting van een centrum voor permanente vorming, dat met multimediafaciliteiten is uitgerust en ook voor werknemers van de leveranciers toegankelijk is. Een vergelijkbaar centrum is voor de alternatieve locatie niet voorzien;
- h) de investering te Cutro omvat ook een testbank voor motoren. Met deze infrastructuur zou De Tomaso zowel standaardtesten als finetuning kunnen uitvoeren, alsmede onderzoek- en ontwikkelingsactiviteiten voor motoren (benzinemotoren voor sportauto's en dieselmotoren voor de Simbir) die bij externe leveranciers zijn gekocht en die te Cutro in de auto's worden gemonteerd. Op de alternatieve locatie zou De Tomaso standaardtests en de finetuning extern laten uitvoeren, door onafhankelijke ondernemingen (te Modena) of door de leverancier van de motoren (te Timisoara) en zijn geen onderzoek- en ontwikkelingsactiviteiten voorzien.
- (57) Op basis van al deze elementen komt de Commissie tot de slotstom dat de investeringsuitgaven die wat betreft machines en uitrusting, werktuigen en gereedschap, en werktuigen voor de toeleveranciers te Cutro zijn gepland, buitensporig zijn en niet met de investeringsuitgaven op de alternatieve locaties vallen te vergelijken. Op basis van de beschikbare informatie, en met de hulp van haar externe deskundige in de automobielsector, heeft de Commissie de objectieve verschillen tussen de alternatieve locaties wat betreft het bestaan van een netwerk van leveranciers, loonkosten, wet- en regelgeving en opleidingsniveau van de werknemers een raming gemaakt die voor Cutro een handicap van 25% ten opzichte van de alternatieve locaties lijkt te rechtvaardigen. Bijgevolg concludeert de Commissie dat de uitgaven voor machines en uitrusting, werktuigen en gereedschap, en werktuigen voor de toeleveranciers die te Cutro voor steun in aanmerking komen, 94 530 690 EUR bedragen ⁽⁹⁾ - in plaats van de 165 381 681 EUR opgegeven door Italië.
- (58) Wat deze raming van de subsidiabele kosten betreft, doet de Commissie allereerst opmerken dat het niet haar bedoeling is te bepalen welke investeringen wel of niet in Cutro moeten worden uitgevoerd, doch na te gaan of de investeringen die De Tomaso voornemens is uit te voeren
- in de zin van het automobielenkader - vergelijkbaar zijn met de investeringen die op de alternatieve locaties zouden worden uitgevoerd, en of ze dus voor steun in aanmerking komen. In de tweede plaats wijst de Commissie erop dat zij niet de mogelijkheid heeft gehad een meer gedetailleerde vergelijking tussen de alternatieve projecten uit te voeren, omdat Italië betoogt dat zulks niet doenbaar is. De Commissie diende zich dus te baseren op de inlichtingen die haar beschikbaar zijn gesteld.
- (59) Derhalve concludeert de Commissie dat de totale subsidiabele kosten van het project 136 061 346 EUR ⁽¹⁰⁾ bedragen in geactualiseerde waarde. Bijgevolg werd bij de berekening van de regionale handicap van Cutro alleen met deze investeringen rekening gehouden. Door deze aanpassing is de handicap voor investeringsuitgaven en de overige subsidiabele uitgaven van 89 757 129 EUR tot 18 906 138 EUR verlaagd ⁽¹¹⁾.
- (60) De Commissie onderzocht ook de vergelijking tussen de exploitatiekosten zoals Italië die in de kosten-batenanalyse had berekend, en de opmerkingen die Italië zelf ten aanzien van de inleiding van de procedure heeft gemaakt. Wat de personeelsbehoefte betreft, accepteert de Commissie de rectificaties die Italië heeft aangebracht in verband met het aantal managers en niet in de productie actieve werknemers dat voor de alternatieve locatie is vereist. De Commissie doet evenwel opmerken dat het grotere aantal werknemers bij de berekening van de loonkosten niet correct in de kosten-batenanalyse is opgenomen. Op de alternatieve locatie bedraagt het aantal werknemers dat in de kosten-batenanalyse voor 2009 wordt vermeld, 642, terwijl in de bijgevoegde bewijsstukken sprake is van 685. De Commissie acht dit tweede cijfer correct en heeft de kosten-batenanalyse dan ook in die zin aangepast. Door een en ander stijgen de totale loonkosten op de alternatieve locatie dus van 23 448 521 EUR tot 28 526 739 EUR, terwijl de handicap voor deze kostenpost met 5 078 218 EUR wordt verlaagd (tot 62 658 707 EUR, in plaats van 67 736 925 EUR).
- (61) Wat de kosten voor het transport naar het buitenland betreft, accepteert de Commissie de correctie die Italië heeft aangebracht, waardoor de handicap voor al deze kosten samen tot 745 269 EUR wordt verlaagd (aanvankelijk hadden de Italiaanse autoriteiten deze op 754 916 EUR berekend).
- ⁽⁹⁾ (Investeringsuitgaven voor machines en uitrusting, werktuigen en gereedschap, en werktuigen voor de toeleveranciers op de alternatieve locatie) x (1 + handicapverhouding voor Cutro) = 75 624 552 EUR [zie overweging 46] x 1,25 = 94 530 690 EUR.
- ⁽¹⁰⁾ Subsidiabele kosten voor gronden, gebouwen en infrastructuur (41 530 657 EUR) [zie overweging 45] + subsidiabele kosten voor machines en uitrusting, werktuigen en gereedschap, en werktuigen voor de toeleveranciers (94 530 690 EUR) [zie overweging 59] = 136 061 346 EUR.
- ⁽¹¹⁾ Compensatie voor alle handicaps wat betreft investeringsuitgaven voor machines en uitrusting, werktuigen en gereedschap, en werktuigen voor de toeleveranciers ten belope van de voor deze uitgavenposten berekende subsidiabele kosten (94 530 690 EUR) [zie overweging 59] - kosten voor deze uitgavenposten op de alternatieve locatie (75 624 552 EUR) [zie overweging 46] = 18 906 138 EUR.

- (62) De aanpassingen die aan de kosten-batenanalyse werden aangebracht, resulteren in uitkomsten die, op het punt van kosten en baten, afwijken van die welke door Italië werden aangemeld. In de aangepaste kosten-batenanalyse komen de kosten voor de handicap van Cutro op 82 310 114 EUR uit ⁽¹²⁾ (waarde in 2003), in plaats van het aangemelde bedrag van 158 248 977 EUR. Dit alles levert voor het project een handicap van 60,49% ⁽¹³⁾ op (in plaats van de aanvankelijk aangemelde 76,48%).
- (63) Ten slotte heeft de Commissie, op grond van deel 3.2, onder d), van het automobielkader, de kwestie van de aanpassing onderzocht, die erin bestaat dat toegestane steunintensiteit wordt verhoogd, als extra-prikkel voor de investeerder om in de betrokken regio te investeren. Het is helder dat De Tomaso na de investering haar eigen productiecapaciteit fors zal verhogen, aangezien haar huidige productiepeil vrij laag ligt. Overeenkomstig het automobielkader wordt de „regionale-handicapverhouding” die uit de kosten-batenanalyse resulteert, bijgevolg verlaagd met één procentpunt („grote” gevolgen voor de concurrenten, voor een investeringsvoornemen in een regio ex artikel 87, lid 3, onder a), van het Verdrag). Het uiteindelijke percentage komt dus uit op 59,49% BSE, hetgeen lager ligt dan het regionale plafond van 50% NSE voor grote ondernemingen in Calabrië (waar het plafond, voor het desbetreffende project, 73,83% BSE bedraagt) en zeker lager dan het KMO-plafond. Aangezien in ieder geval de „regionale-handicapverhouding” onder het regionale plafond van 73,83% BSE blijft, is het niet langer noodzakelijk om te bepalen of De Tomaso een KMO is.

V. CONCLUSIE

- (64) De Commissie is van oordeel dat de regionale steun die Italië voornemens is toe te kennen aan De Tomaso ten behoeve van het betrokken project, verenigbaar is, mits de steunintensiteit niet meer dan 59,49% BSE van de subsidiabele kosten bedraagt. De Commissie is van oordeel dat de subsidiabele kosten voor het project in kwestie 136 061 346 EUR bedragen (waarde in 2003, tegen

een disconteringspercentage van 5,06%). Bijgevolg verklaart de Commissie de regionale steun die Italië voornemens is ten gunste van De Tomaso ten behoeve van het betrokken project toe te kennen, met de gemeenschappelijke markt verenigbaar, mits het bedrag ervan niet meer dan 80 949 501 EUR bedraagt, uitgedrukt in BSE (waarde in 2003, tegen een disconteringspercentage van 5,06%).

- (65) Alle overige staatssteun ten faveure van de betrokken investeringsprojecten is onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De steun die Italië voornemens is ten uitvoer te leggen ten gunste van Società Consortile De Tomaso srl en van UAZ Europa srl is overeenkomstig artikel 87, lid 1, van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar, mits het bedrag ervan niet meer dan 80 949 501 EUR bedraagt, uitgedrukt in bruto-subsidie-equivalent in waarde van 2003, tegen een disconteringspercentage van 5,06%.

Artikel 2

Alle staatssteun die Italië voornemens zou zijn ten uitvoer te leggen ten gunste van Società Consortile De Tomaso srl en van UAZ Europa en die het in artikel 1 bedoelde steunbedrag overschrijdt, is met de gemeenschappelijke markt onverenigbaar.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot de Italiaanse Republiek.

Gedaan te Brussel, 19 januari 2005.

Voor de Commissie

Neelie KROES

Lid van de Commissie

⁽¹²⁾ 18 906 138 EUR (investeringsuitgaven [zie overweging 61]) + 62 658 707 EUR (exploitatiekosten [zie overweging 62]) + 745 269 EUR (transportkosten [zie overweging 63]) = 82 310 114 EUR.

⁽¹³⁾ $\frac{\text{Nettokostenhandicap}}{\text{Investering}} = \frac{82\,310\,114\ \text{EUR}}{136\,061\,346\ \text{EUR}} = 60,49\%$ [zie overweging 61 voor de nieuwe investeringsuitgaven, vóór correctie].