

## II

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare nu este obligatorie)

## DECIZII

## COMISIE

## DECIZIA COMISIEI

din 4 aprilie 2007

**privind ajutorul de stat C 14/06 pe care Belgia intenționează să îl pună în aplicare în favoarea  
General Motors Belgium din Anvers**

[notificată cu numărul C(2007) 435]

(Numai textele în limbile franceză și neerlandeză sunt autentice)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2007/612/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 88 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu articolele menționate anterior <sup>(1)</sup>,

întrucât:

### 1. PROCEDURĂ

(1) Proiectul de ajutor de formare profesională în favoarea General Motors Belgium, în Anvers, a fost notificat Comisiei printr-o scrisoare din 8 decembrie 2005 și înre-

gistrată la 14 decembrie 2005. Comisia a solicitat informații suplimentare la data de 4 ianuarie 2006, solicitare căreia Belgia i-a răspuns printr-o scrisoare datată 7 februarie 2006 și înregistrată la 10 februarie 2006. La data de 15 februarie 2006, Comisia a cerut explicații noi, care i-au fost oferite printr-o scrisoare din 2 martie 2006 și înregistrată la 8 martie 2006.

(2) Într-o scrisoare din 26 aprilie 2006, Comisia a informat Belgia în legătură cu decizia sa de a deschide procedura menționată la articolul 88 alineatul (2) din tratat, cu privire la ajutorul notificat. Decizia Comisiei de a deschide procedura a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 1 septembrie 2006 <sup>(2)</sup>. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsurile respective. Niciun terț interesat nu a prezentat observații.

(3) Într-o scrisoare din data de 31 mai 2006 și înregistrată la 6 iunie 2006, autoritățile belgiene au reacționat la decizia de deschidere a procedurii. Acestea au prezentat informații suplimentare prin două scrisori date la 13 decembrie 2006 și 5 februarie 2007. La 13 februarie 2007 a fost organizată o ședință între Comisie și autoritățile belgiene. Într-o scrisoare datată 20 februarie 2007, Belgia a comunicat o serie de informații suplimentare. Comisia a trimis o nouă cerere de informații la 23 februarie 2007, căreia autoritățile belgiene i-au răspuns printr-o scrisoare din 28 februarie 2007.

<sup>(1)</sup> JO C 210, 1.9.2006, p. 6.

<sup>(2)</sup> A se vedea nota de subsol nr. 1.

## 2. DESCRIEREA PROIECTULUI

- (4) Beneficiarul ajutorului ar fi societatea General Motors Belgium („GM Belgium”) din Anvers, care face parte din General Motors Corporation („GMC”). Activitățile GMC în Europa („GM Europe”) sunt administrate de o echipă de conducere specifică. Societatea, care a fost creată în 1924, produce, pe de o parte, piese detașate auto pentru uz propriu, precum și pentru uzul celorlalte filiale GMC, iar, pe de altă parte, asigură asamblarea automobilelor. În 2005, ea a produs 253 000 de automobile. Cea mai mare parte a producției este exportată. Uzina asigură în prezent asamblarea modelului Opel Astra, care se află pe un segment al pieței de automobile unde concurența este extrem de puternică, după cum au confirmat autoritățile belgiene. Societatea are aproximativ 5 000 de angajați.
- (5) General Motors Belgium a anunțat un program de investiții de 127 milioane EUR pentru perioada 2005-2007, care cuprinde:
- (a) producerea unei noi versiuni a modelului Astra: pe lângă cele trei versiuni care s-au produs până acum, uzina va fabrica modelul Astra cu acoperiș rigid escamotabil (variante „cabrio” sau „Astra TwinTop”). Până în prezent, versiunea „cabrio” nu era produsă de GM Europe, ci era subcontractată societății italiene Bertone;
- (b) dublarea capacității de producție a atelierului de ambutisare: dezvoltarea activităților de ambutisare se înscrie în strategia GM Europe care urmărește să răspundă mai bine nevoilor locale. Îmbunătățirea autoaprovizionării cu piese de caroserie și a eficienței logisticii între diferitele filiale ale grupului face posibilă reducerea transportului de piese între uzine.
- (6) Aceste două activități suplimentare permit limitarea reducerii personalului la Anvers și asigurarea viitorului uzinei și presupun introducerea unor mașini noi, unor componente noi, unor tehnologii de asamblare noi și unor metode de lucru noi. Acesta este motivul pentru care, în perioada 2005-2007, a fost organizat un program de formare profesională legat de aceste activități suplimentare. Costul acestui program se ridică la 5 338 500 EUR. Dat fiind că Anvers se află într-o regiune neasistată, intensitatea maximă a ajutorului este de 50 % pentru formarea generală și de 25 % pentru formarea specifică. Ajutorul trebuie să fie acordat sub forma unui ajutor „ad hoc” de către regiunea flamandă (*Vlaams Gewest*).
- (7) Potrivit informațiilor oferite de statul belgian, programul cuprinde o parte de „formare generală”, al cărei cost se ridică la 6,22 milioane EUR. Această formare generală va acoperi activitățile legate de următoarele posturi:
- formare tehnică (2,63 milioane EUR) (formatori: 90 % externi și 10 % interni): sudare, conducători de autoîncărcătoare cu furcă, „roller bridge”, lăcătuși, tehnicieni de întreținere, Allen Bradley, Controllogix;
  - formare de bază (0,79 milioane EUR) (formatori: 95 % externi și 5 % interni): formare informatică (programe de birou: Excel, Access, Word, Power Point etc.), competențe sociale (prezentare, comunicare, conducere etc.) și îmbunătățirea cunoștințelor de bază (finanțe pentru nespecialiști, norme ISO, securitate);
  - coordonare generală (0,89 milioane EUR) (consilieri: 100 % interni): o echipă temporară, formată din angajați care provin din diferite compartimente, va fi responsabilă de punerea la punct, monitorizarea și sprijinirea unor acțiuni de formare generală incluse în programele de formare. Acest punct nu corespunde unei formări propriu-zise, ci reprezintă costul serviciilor de consiliere în raport cu partea generală a programului de formare;
  - mediu de lucru simulat (1,89 milioane EUR) (formatori: 100 % interni): formare cu privire la principiile unei producții la scară globală, puse în aplicare într-un mediu de lucru complex. Într-un mediu de lucru simulat („ETS”), explicarea următoarelor concepte și demonstrarea importanței lor crescând: organizarea locului de muncă, securitate, lucrul în conformitate cu normele, management vizual, economii de costuri, îmbunătățiri permanente etc. Toți cei 5 000 de angajați ai General Motors Belgium din Anvers vor urma programul de formare în mediu de lucru simulat în grupuri de 17 persoane. Aceasta are loc într-o sală de formare echipată cu un lanț de producție simulat, prevăzut cu mașini din lemn.
- (8) Costul formării specifice se ridică la 13,73 milioane EUR; formarea specifică acoperă acțiuni de:
- formare la locul de muncă (4,54 milioane EUR) (formatori: 100 % interni): formare practică individuală a muncitorilor la postul lor de producție;

- formare legată de dezvoltarea activităților de ambutisare (4,35 milioane EUR) (formatori: 20 % externi și 80 % interni): GM Belgium va produce o mai mare varietate și o mai mare cantitate de table metalice. Pentru a se pregăti în acest domeniu, angajații actuali trebuie să dobândească un nivel mai ridicat de cunoștințe tehnice. Prin urmare, se va organiza o serie de activități de formare, pentru a îmbogăți cunoștințele tehnice ale lucrătorilor cu această specializare (matrițe de perforare, utilaje de decupare etc.);
- formare tehnică specifică (4,82 milioane EUR) (formatori: 20 % externi și 80 % interni): începerea producției modelului Astra TwinTop are un impact semnificativ asupra procedeelelor de producție actuale ale uzinei, în special în ceea ce privește ambutisarea, caroseria, atelierul de vopsitorie, asamblarea, controlul calității și activitățile logistice. În plus, atelierele trebuie să se supună unei restructurări totale. Un grup de reprezentanți ai inginerilor și ai echipelor de lucrători acordă asistență șefilor de secție pentru ca aceste modificări ale procedeelelor de fabricație să poată fi realizate.

### 3. MOTIVELE CARE AU DUS LA DESCHIDEREA PROCEDURII

- (9) În decizia sa din 26 aprilie 2006 de deschidere a procedurii de examinare („decizia de deschidere”), Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la necesitatea ajutorului și s-a întrebat dacă acțiunile de formare nu ar fi fost oricum organizate, chiar și în cazul inexistenței unui ajutor. Din moment ce ajutorul nu părea să-l conducă pe beneficiar la realizarea unor acțiuni de formare suplimentare, el nu avea niciun efect pozitiv vizibil, denaturând, pur și simplu, concurența. Dacă această analiză ar fi confirmată, ajutorul nu ar putea fi autorizat.
- (10) În ceea ce privește activitățile de formare legate de lansarea unui nou model, Comisia a constatat că, în industria construcției de automobile, producerea unui nou model este un factor normal și regulat, necesar menținerii competitivității. Prin urmare, cheltuielile de formare pe care le implică lansarea unui nou model sunt, în general, suportate de către constructorii de automobile exclusiv în temeiul principiului stimulării comerciale. Este de la sine înțeles că, pentru a produce modele noi, constructorii de automobile trebuie să-și formeze angajații, pentru ca aceștia să-și însușească noile tehnici de producție. În consecință, este mai mult decât probabil ca GM Europe să fi organizat oricum acțiunile de formare în cauză, inclusiv în cazul inexistenței unui ajutor. Acest comportament pare identic cu cel al majorității concurenților din sector.

(11) Comisia și-a exprimat unele preocupări similare în ceea ce privește efectul de stimulare al ajutorului destinat să susțină dezvoltarea activităților de ambutisare: cheltuielile de formare profesională legate de această activitate sunt necesare pentru a crește producția de piese detașate, care este o activitate normală a industriei construcției de automobile. Piesele detașate constituie mijloace de producție importante și indispensabile pentru uzina de asamblare și reprezintă o parte considerabilă a costului automobilelor. Forțele pieței ar trebui, deci, să poată singure să încurajeze întreprinderea să suporte cheltuielile de formare corespunzătoare. Prin urmare, este posibil ca activitățile de formare profesională acoperite să fi avut loc oricum, inclusiv în cazul inexistenței unui ajutor.

(12) Comisia i-a cerut, deci, Belgiei să explice de ce în cazul de față, în mod contrar a ceea ce se poate observa la majoritatea constructorilor de automobile comunitari, ea consideră că beneficiarul nu ar fi capabil (sau nu și-ar dori) să acopere costurile previzibile ale acțiunilor de formare din beneficiile pe care le poate obține în acest fel (în special capacitatea de a produce un nou model și/sau creșterea productivității forței de muncă formate). Comisia a subliniat, de asemenea, că Belgia nu a oferit, în acest stadiu al procedurii, probe care să demonstreze că forțele pieței nu ar putea să determine singure întreprinderea să organizeze programul de formare profesională propus.

(13) Decizia de deschidere a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 1 septembrie 2006 <sup>(3)</sup>. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsura în cauză. Niciun terț interesat nu a prezentat observații.

### 4. OBSERVAȚIILE BELGIEI

(14) Belgia contestă evaluarea inițială a Comisiei din două motive. În primul rând, ea consideră că sunt violate principiile securității juridice, tratamentului egal și buneii administrări. Astfel, Belgia subliniază că, în trecut, Comisia a aprobat în mod sistematic o serie de ajutoare de formare similare, în special în favoarea GM Belgium. Potrivit autorităților belgiene, Comisia își modifică în mod radical interpretarea Regulamentului (CE) nr. 68/2001 al Comisiei din 12 ianuarie 2001 privind aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE în domeniul ajutoarelor de formare <sup>(4)</sup>, cu doar șase luni înainte de expirarea sa. Autoritățile belgiene consideră că Regulamentul (CE) nr. 68/2001 a fost aplicat în mod uniform timp de patru ani și jumătate. În temeiul principiului buneii administrări, Comisia ar fi trebuit să aștepte expirarea acestuia și să îl modifice în acel moment, în conformitate cu noua abordare.

<sup>(3)</sup> A se vedea nota de subsol nr. 1.

<sup>(4)</sup> JO L 10, 13.1.2001, p. 20. Durata sa de valabilitate a fost prelungită până la 30 iunie 2008 prin Regulamentul (CE) nr. 1976/2006 al Comisiei (JO L 368, 23.12.2006, p. 85).

- (15) Cu titlu subsidiar, Belgia subliniază că acțiunile de formare profesională în cauză au efecte pozitive considerabile pentru economie; în plus, Belgia asigură că acest program de formare merge dincolo de simplele nevoi ale întreprinderii. Totuși, această afirmație a fost susținută doar pentru anumite părți ale programului de formare profesională.
- (16) Belgia subliniază, de asemenea, că Astra TwinTop ar fi putut să fie fabricată de Bertone, așa cum s-a întâmplat în cazul versiunilor anterioare ale modelului.
- (17) În sfârșit, înainte de deschiderea procedurii <sup>(5)</sup>, autoritățile belgiene declaraseră deja că GM Europe realizase o serie de studii comparative, pentru a stabili care era cea mai bună locație pentru producerea versiunii Astra TwinTop, și că ajutorul de formare avusese un rol esențial în acordarea proiectului către GM Belgium. Belgia consideră că, în aceste condiții, ajutorul este necesar.

## 5. EVALUAREA AJUTORULUI

### 5.1. Existența unui ajutor

- (18) Comisia consideră că măsura în cauză reprezintă un ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din tratat: el este, într-adevăr, acordat sub forma unei subvenții din partea guvernului flamand și este, prin urmare, finanțat din resurse de stat. Măsura este selectivă, deoarece ea nu vizează decât General Motors Belgium. Această subvenție selectivă poate denatura concurența care există între uzinele de producție ale GM Europe, oferind filialei General Motors Belgium un avantaj asupra celorlalte uzine ale grupului. Ea riscă, de asemenea, să denatureze concurența cu alți fabricanți de automobile. În plus, piața autovehiculelor se caracterizează prin schimburi comerciale importante între statele membre. Comisia notează, de asemenea, că uzinele GM Europe sunt situate în diferite state membre. Ajutorul ar putea, deci, să denatureze concurența și să afecteze comerțul dintre statele membre. Având în vedere cele menționate anterior, Comisia concluzionează că măsura notificată reprezintă un ajutor de stat. Belgia nu contestă această concluzie.

### 5.2. Temeiul juridic al evaluării

- (19) Belgia solicită ca ajutorul să fie aprobat în temeiul Regulamentului (CE) nr. 68/2001. Ajutorul este, într-adevăr, legat de un program de formare profesională.
- (20) Conform articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 68/2001, dacă valoarea ajutorului acordat aceleiași întreprinderi pentru un proiect individual de formare profesională este mai mare de 1 milion EUR, ajutorul nu este scutit de obligația de notificare prevăzută la articolul 88 alineatul (3) din tratat. Comisia notează că, în speță, ajutorul prevăzut se ridică la 5,338 milioane EUR, că acesta trebuie să fie acordat unei singure întreprinderi și că proiectul de formare este un proiect individual. Prin urmare, Comisia consideră că obligația de notificare se aplică ajutorului în cauză și că aceasta a fost respectată în mod corespunzător de statul belgian.
- (21) Considerentul 16 din Regulamentul (CE) nr. 68/2001 explică faptul că acest tip de ajutor nu poate fi scutit în mod automat de obligația de evaluare: „Ajutoarele în cuantum ridicat trebuie să continue să fie evaluate individual de către Comisie înainte de a fi acordate.”.
- (22) După cum a arătat deja în decizia de deschidere, Comisia conchide că, din moment ce măsura nu este scutită în temeiul Regulamentului (CE) nr. 68/2001, ea trebuie să fie evaluată direct în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din tratat, care prevede că pot fi considerate compatibile cu piața comună „ajutoarele destinate să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice, în cazul în care acestea nu aduc modificări condițiilor schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun”. În cazul evaluării unui ajutor individual de formare care, datorită cuantumului său, nu beneficiază de exceptarea prevăzută de Regulamentul (CE) nr. 68/2001 și care trebuie, prin urmare, să fie evaluat direct în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din tratat, Comisia utilizează, totuși, prin analogie, aceleași principii directe ca și cele enumerate în Regulamentul (CE) nr. 68/2001. Cu toate acestea, Comisia nu trebuie să se limiteze doar la verificarea respectării acestor condiții, ci trebuie să procedeze la o analiză mai minuțioasă a compatibilității măsurii respective. Obiectivul notificării individuale îl constituie tocmai evaluarea detaliată a ajutorului în lumina circumstanțelor speciale ale cazului respectiv.

<sup>(5)</sup> Scrisoarea din 7 februarie 2006.

### 5.3. Compatibilitatea cu piața comună

(23) Comisia consideră că proiectul notificat îndeplinește condițiile formale de exceptare prevăzute la articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 68/2001. În primul rând, costurile eligibile notificate sunt conforme cu articolul 4 alineatul (7) din Regulamentul (CE) nr. 68/2001. Costurile de personal ale participanților la proiectul de formare profesională, care sunt acoperite prin prezentul ajutor par să fi fost limitate la totalul celorlalte costuri eligibile<sup>(6)</sup>. În al doilea rând, în conformitate cu alineatele (2) și (3) din articolul menționat anterior, intensitatea ajutorului a fost limitată la 25 % pentru formarea specifică și la 50 % pentru formarea generală. GM Belgium este, într-adevăr, o întreprindere mare, situată într-o regiune neasistată, iar formarea profesională nu este destinată unor lucrători defavorizați.

(24) Totuși, Comisia scoate în evidență faptul că o măsură de ajutor nu poate fi considerată compatibilă cu piața comună în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din tratat decât dacă este necesară pentru a-i permite beneficiarului să întreprindă activitatea respectivă. Ea notează că necesitatea ajutorului reprezintă un criteriu de compatibilitate general. Atunci când ajutorul nu se traduce prin realizarea de către beneficiar a unor activități suplimentare care nu ar fi fost efectuate exclusiv de către forțele de pe piață, ajutorul nu poate fi considerat ca având efecte benefice care pot compensa denaturarea schimburilor comerciale și, prin urmare, nu poate fi autorizat. În ceea ce privește compatibilitatea, în sensul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din tratat, ajutorul nu „îmlesnește” dezvoltarea unor activități economice, din moment ce întreprinderea ar fi demarat oricum activitățile subvenționate, inclusiv în cazul inexistenței unui ajutor.

(25) În contextul ajutorului de formare, considerentul 10 din Regulamentul (CE) nr. 68/2001 dispune: „Formarea profesională are, în mod general, efecte externe pozitive pentru societate în ansamblul său, în măsura în care aceasta crește numărul muncitorilor calificați pe care și alte întreprinderi îi pot angaja, îmbunătățește competitivitatea industriei comunitare și joacă un rol important în strategiile pentru angajare. Dat fiind faptul că întreprinderile din cadrul Comunității investesc prea puțin, în mod normal, în formarea lucrătorilor lor, ajutoarele de stat ar putea să contribuie la corectarea acestei imperfecțiuni a pieței și pot, așadar, să fie considerate, în anumite condiții, compatibile cu piața comună și, prin urmare, să fie scutite de obligația de notificare prealabilă”. Considerentul 11 adaugă că este necesar să ne asigurăm ca „ajutoarele de stat să fie limitate la minimumul necesar pentru realizarea obiectivului comunitar, pe care doar forțele pieței singure nu ar permite să fie realizat [...]”.

(26) Prin urmare, deficiența pieței, menționată și în Regulamentul (CE) nr. 68/2001, constă în faptul că întreprinderile „investesc prea puțin în formarea profesională a

lucrătorilor lor”. Într-adevăr, atunci când își planifică unele activități noi de formare, o întreprindere compară, în general, costul acestor activități cu avantajele pe care le poate obține în urma punerii în aplicare a acestor activități (precum creșterea productivității sau capacitatea de a fabrica unele noi produse). Ea nu ține, în general, seama de avantajele economiei Comunității în ansamblul său, pe care aceasta din urmă nu le poate obține pentru ea însăși. Întreprinderea va analiza și soluțiile alternative (mai puțin oneroase) la formarea profesională, ca, de exemplu, recrutarea unor lucrători deja calificați (eventual în detrimentul angajaților întreprinderii). Din acest motiv, ajutorul de formare remediază în mod util, în anumite cazuri, o deficiență specifică a pieței. În aceste condiții, ajutorul este „necesar pentru a îndeplini obiectivul comunitar pe care doar forțele pieței singure nu ar permite să fie realizat [...]”.

(27) În ceea ce privește verificarea necesității unui ajutor de formare în industria construcției de automobile, Comisia constată că, timp de 18 luni, ea a adunat probe care scot în evidență faptul că anumiți constructori de automobile pun în concurență propriile uzine de producție situate în diferite state membre, pentru producerea noilor lor modele. În momentul în care își propun să lanseze un produs nou, acești constructori compară mai multe uzine, după care hotărăsc pe care dintre acestea o aleg pentru a desfășura procesul de producție, ținând seama de totalitatea costurilor de producție, adică de toate tipurile de costuri, inclusiv de ajutoarele guvernamentale, de orice fel ar fi acestea, și, în special, de ajutoarele de formare. Această evoluție pare să fie rezultatul faptului că marii constructori de automobile au în prezent capacități de producție superioare cererii și că lanțurile de producție au devenit mai flexibile. Astfel, o uzină poate demara cu mai mare ușurință producerea unor noi modele. În fața acestei realități economice care presupune o concurență mai intensă între uzinele de producție și ținând seama de riscul care rezultă din acest aspect, mai exact faptul că anumite ajutoare de formare nu contribuie la obiectivul interesului comun stabilit în considerentul 10 din Regulamentul (CE) nr. 68/2001, ci reprezintă, pur și simplu, un ajutor de operare care denaturează concurența, Comisia trebuie să examineze cu mai mare atenție caracterul necesar al ajutorului, „pentru ca ajutoarele de stat să se limiteze la minimumul necesar pentru a îndeplini obiectivul comunitar pe care forțele de pe piață nu ar putea să-l atingă prin resursele proprii” (considerentul 11 din regulamentul menționat anterior)<sup>(7)</sup>. Această evaluare se justifică cu atât mai mult cu cât, în prezent, sectorul construcției de automobile se caracterizează printr-o serie de supracapacități considerabile în cadrul Comunității, care persistă din cauza slabei evoluții a cererii și prin prisma creșterilor importante ale productivității, realizate în mod curent<sup>(8)</sup>.

<sup>(6)</sup> Datorită acestei limitări a costurilor eligibile ale participanților la procesul de formare, costurile eligibile ale formării generale sunt reduse la 5 438 000 EUR, iar cele ale formării specifice la 10 478 000 EUR.

<sup>(7)</sup> Comisia a tras o serie de concluzii similare la punctul 33 din decizia sa din 4 iulie 2006 privind Ford Genk (JO L 366, 21.12.2006, p. 32).

<sup>(8)</sup> Puși în fața unei slabe evoluții a cererii, unei creșteri a productivității muncii și unor prețuri în scădere, mai mulți mari constructori de automobile și-au închis o parte din uzine sau au renunțat, în ultimii ani, la unii angajați în cadrul Comunității. GM Europe a anunțat, de altfel, la sfârșitul lui 2004 un plan de restructurare major, care va avea ca efect o reducere a personalului cu 12 000 de persoane. [http://www.gmeurope.com/news/archive\\_0410.html](http://www.gmeurope.com/news/archive_0410.html)

- (28) Având în vedere că, în cazul de față, mai multe uzine au fost puse în concurență și că este posibil ca ajutorul să fie acordat pentru alte obiective decât acela de a încuraja întreprinderea să realizeze o serie de acțiuni de formare suplimentare, Comisia consideră că trebuie să verifice necesitatea ajutorului. În mod contrar a ceea ce susține Belgia în răspunsul său la decizia de deschidere, Comisia consideră că este legal autorizată să efectueze o astfel de verificare. După cum a subliniat Belgia, în cazurile anterioare, Comisia nu a analizat în detaliu necesitatea unui ajutor specific de formare care să acopere costurile de lansare a unui model nou. Comisia poate, totuși, să fie pusă în situația de a face acest lucru în cazul în care constată că, pe piețele respective, condițiile economice au înregistrat o evoluție <sup>(9)</sup>.
- (29) Comisia constată că programul de formare în cauză este legat de două activități noi ale uzinei, și anume producerea versiunii Astra TwinTop și dezvoltarea activității de ambutisare.
- Necesitatea ajutorului în ceea ce privește producerea noii versiuni Astra TwinTop*
- (30) Autoritățile belgiene subliniază în notificarea lor <sup>(10)</sup> că asamblarea versiunii Astra TwinTop presupune o serie de operațiuni manuale suplimentare, precum sudarea. Ele afirmă că producerea acestui tip de automobil are o mare influență asupra tuturor activităților societății (caroserie, ateliere de vopsitorie, de ambutisare, logistică și asamblare) și că introducerea unor modele noi implică de fiecare dată:
- asamblarea unor noi piese;
  - introducerea unor metode de lucru moderne;
  - o serie de noi tehnici de asamblare.
- (31) Autoritățile belgiene subliniază că un nou model nu implică doar introducerea unui nou produs, ci îi obligă pe foarte mulți lucrători să se obișnuiască cu unele noi mașini, piese detașate, tehnici de asamblare și metode de lucru.
- (32) Această descriere confirmă faptul că reușita introducerii unui nou model în lanțul de producție presupune, în general, dar și în cazul de față, o formare profesională prealabilă importantă a forței de muncă. Altfel spus, pentru a produce un model nou sunt necesare unele acțiuni de formare esențiale.
- (33) Din moment ce GM Europe a hotărât să producă acest model, este necesar, prin urmare, să se asigure unele cheltuieli de formare pentru a putea pune în aplicare această decizie de natură comercială.
- (34) După cum a menționat deja în decizia de deschidere, Comisia notează că, în industria construcției de automobile, producerea unui nou model este un factor normal și regulat, absolut necesar menținerii cotei de piață și a rentabilității. Dat fiind că un model nou necesită formarea angajaților, pentru ca aceștia să-și însușească noile tehnici de producție, cheltuielile de formare pe care le implică lansarea noului model sunt suportate de către constructorii de automobile exclusiv în temeiul principiului stimulării comerciale.
- (35) Autoritățile belgiene nu au prezentat noi informații care să contrazică această evaluare. Deși au fost invitate să facă acest lucru în decizia de deschidere, autoritățile belgiene nu au adus niciun argument convingător care să dovedească faptul că GM nu ar fi organizat activitățile de formare profesională în cazul inexistenței unui ajutor.
- (36) În această privință, Belgia nu a susținut decât că ajutorul de formare era necesar pentru ca GM Belgium să fie uzina aleasă de către conducerea GM Europe pentru a produce modelul Astra TwinTop. În susținerea acestei afirmații au fost prezentate o serie de probe. În plus, autoritățile belgiene au subliniat că producerea unui nou model ar fi putut fi încredințată firmei Bertone, care a mai produs acest gen de automobile în trecut.
- (37) Comisia scoate în evidență, totuși, faptul că obiectivul Regulamentului (CE) nr. 68/2001, prin opoziție cu ajutorul regional pentru investiții, nu este acela de a influența alegerea unei locații pentru desfășurarea unor activități economice, ci de a atenua investițiile insuficiente în formarea profesională în cadrul Comunității, după cum a fost menționat mai sus. În plus, Belgia nu a explicat de ce filiala GM Europe, a doua alegere ipotetică, căreia ar fi putut să-i fie încredințată producerea noului model, nu ar fi putut organiza, la rândul ei, unele acțiuni de formare profesională similare <sup>(11)</sup>. Informațiile oferite de autoritățile belgiene demonstrează, dimpotrivă, că este posibil ca toate celelalte uzine ale GM Europe să fi fost obligate, în aceste condiții, să organizeze un program de formare profesională similar. În concluzie, este imposibil să concluzionăm că ajutorul a pus GM Europe în situația de a organiza mai multe acțiuni de formare în cadrul Comunității.
- (31) Autoritățile belgiene subliniază că un nou model nu implică doar introducerea unui nou produs, ci îi obligă pe foarte mulți lucrători să se obișnuiască cu unele noi mașini, piese detașate, tehnici de asamblare și metode de lucru.

<sup>(9)</sup> La punctul 52 din decizia din 30 septembrie 2003 în cauzele reunite C-57/00 P și C-61/00 P, Curtea de Justiție a Comunităților Europene a menționat că „oricare ar fi interpretarea dată de Comisie în trecut cu privire la articolul 92 alineatul (2) litera (c) [devenit articolul 87 alineatul (2) litera (c)] din tratat, aceasta nu ar putea influența temeinicia interpretării Comisiei a aceleiași prevederi din dispoziția litigioasă și, prin urmare, nici valabilitatea sa”. În același sens, Tribunalul de Primă Instanță al Comunităților Europene a arătat la punctul 177 din decizia sa din 15 iunie 2005 în cauza T-171/02: „legalitatea unei decizii a Comunității care constată că un ajutor nou nu îndeplinește condițiile de aplicare a acestei derogări trebuie să fie evaluată exclusiv în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din Tratatul CE, iar nu ținând seama de o practică decizională anterioară a Comisiei, presupunând că aceasta a fost adoptată”.

<sup>(10)</sup> Anexa nr. 2 a notificării.

<sup>(11)</sup> Candidații cei mai probabili erau uzinele care produc în prezent alte versiuni ale modelului Astra, în special uzina din Bochum (Germania).

(38) Comisia nu vede clar ce concluzii ar trebui să tragă din argumentul oferit de către autoritățile belgiene, conform căruia producerea noului model ar fi putut fi încredințată firmei Bertone. Belgia nu a prezentat, în primul rând, nicio probă concretă care să demonstreze că producerea modelului de către Bertone ar fi necesitat un efort de formare mai puțin însemnat decât în cazul GM Europe<sup>(12)</sup>. În plus, Belgia nu a dovedit că ajutorul a jucat un oarecare rol în decizia GM Europe de a înceta să subcontracteze producerea acestui model. Dimpotrivă, este probabil ca această decizie strategică importantă să fi fost deja luată înainte chiar ca autoritățile belgiene să promită ajutorul respectiv. În concluzie, faptul că producerea modelului Astra TwinTop ar fi putut fi subcontractată către Bertone, ca și versiunile anterioare, nu face ajutorul de formare necesar și compatibil.

*Necesitatea ajutorului în ceea ce privește dezvoltarea activităților de ambutisare*

(39) Autoritățile belgiene subliniază că extinderea atelierului de ambutisare se înscrie în cadrul strategiei GM în Europa care urmărește să răspundă mai bine nevoilor locale, astfel încât să se reducă transportul de piese detașate între filiale. Pentru uzina din Anvers, proiectul prevede:

— două prese de ambutisare suplimentare;

— producerea de piese de caroserie suplimentare;

— introducerea unor noi tehnologii.

(40) Belgia subliniază că extinderea presupune, de asemenea, faptul că numeroși angajați trebuie să se familiarizeze cu noile mașini, piese, tehnici de ambutisare și metode de lucru. Programul de formare își propune să acopere acest obiectiv.

(41) Descrierea de mai înainte confirmă faptul că, în general, precum și în cazul de față, dezvoltarea activităților de

ambutisare nu poate fi realizată decât dacă este însoțită de o formare profesională solidă a forței de muncă. Altfel spus, formarea este absolut necesară în dezvoltarea activităților de ambutisare.

(42) În decizia sa de deschidere, Comisia a pus problema efectului stimulativ al ajutorului în ceea ce privește dezvoltarea activităților de ambutisare<sup>(13)</sup>. Autoritățile belgiene nu au prezentat informații noi care să contrazică această evaluare. Ele nu au explicat, în special, de ce, în cazul inexistenței unui ajutor, GM nu ar fi organizat activitățile de formare în cauză.

*Concluzie intermediară*

(43) Având în vedere aspectele menționate anterior, putem trage concluzia că toate activitățile de formare care le oferă lucrătorilor competențele necesare punerii în aplicare cu succes a celor două proiecte (producerea noului model și dezvoltarea activităților de ambutisare) ar fi fost oricum organizate, chiar și în cazul inexistenței unui ajutor. În consecință, ajutorul respectiv nu are ca rezultat un program de formare suplimentară, ci acoperă cheltuielile de funcționare normale ale întreprinderii, reducând, astfel, costurile normale. Comisia consideră, prin urmare, că ajutorul va denatura concurența și condițiile schimburilor comerciale în mod contrar interesului comun<sup>(14)</sup>. În această situație, ajutorul nu se poate justifica în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din tratat. Din moment ce niciuna din celelalte derogări prevăzute la articolul 87 alineatele (2) și (3) din tratat nu poate fi aplicată cazului în speță, ajutorul este incompatibil cu piața comună.

(44) Această concluzie este valabilă indiferent de caracterul formării în cauză – *general* sau *specific*. Comisia notează, în special, că acțiunea de formare generală numită „formare tehnică”<sup>(15)</sup> face referire la unele competențe care sunt necesare pentru realizarea celor două activități avute în vedere și, în mod mai general, pentru realizarea activității unei uzine de automobile competitive<sup>(16)</sup>. Autoritățile belgiene au adus, totuși, dovada că o parte a „formării tehnice” *generale* privește o serie de calificări care necesită o perioadă lungă de formare profesională și că un număr însemnat de lucrători implicați părăsește anual întreprinderea. Acest lucru este legat de lipsa totală a acestui tip de calificări pe piața belgiană de ocupare a forței de muncă (așa-numitele „posturi critice” sau „*bottleneck jobs*”). Comisia consideră că Belgia și-a susținut suficient argumentele cu privire la trei dintre acțiunile de „formare tehnică” *generală*.

<sup>(12)</sup> Pe website-ul său, Bertone scrie: „La Carrozzeria Bertone a acordat dintotdeauna o importanță strategică factorului uman. [...] Acesta este motivul pentru care la Carrozzeria Bertone a acordat mereu o atenție specială formării continue și reciclării forței sale de muncă. Mai concret, această strategie înseamnă că ea a consacrat, în cursul ultimilor doi ani, 240 de ore de formare profesională [de persoană], ceea ce echivalează cu o investiție de 3 milioane EUR”. <http://www.bertone.it/carrozzeria3.htm>

<sup>(13)</sup> A se vedea punctul 11 de mai sus.

<sup>(14)</sup> Cauza T-459/93, *Siemens SA vs Comisie*, Culegere de spețe pe anul 1995, p. II-1675, punctul 48.

<sup>(15)</sup> A se vedea punctul 7 de mai sus.

<sup>(16)</sup> De exemplu, producerea noului model necesită sudarea unui număr mai mare de piese și, implicit, un număr mai mare de sudori în respectiva uzină.

Conținutul formării	Durata totală a formării	Rotația personalului: % anual din lucrătorii care părăsesc întreprinderea	Costuri eligibile: participanți	Costuri eligibile: alte costuri
Conducători de autoîncărcătoare cu furcă	40	58 %	132 000	42 500
Lăcătuși	2 000	13 %	660 000	355 000
Tehnici de întreținere	400	20 %	198 000	197 500

NB: În ceea ce privește „sudarea”, Belgia anunță o durată totală a formării de 60 de ore și o rotație a personalului uzinei de 4 %. Comisia consideră că aceste cifre sunt destul de mici și că ele nu împiedică întreprinderea să beneficieze de avantajele costurilor de formare. Rotația personalului nu este, în concluzie, de ajuns pentru a descuraja întreprinderea să facă asemenea cheltuieli.

În concluzie, este evident că rotația frecventă a personalului împiedică în mod efectiv întreprinderile să beneficieze îndeajuns de acest tip de formări pentru a compensa costul acestora. Prin urmare, este posibil ca întreprinderea să nu fi făcut aceste cheltuieli în cazul inexistenței unui ajutor.

- (45) Ținând seama de cele menționate anterior, Comisia consideră că ajutorul este necesar pentru realizarea celor trei acțiuni de formare în cauză (prin opoziție cu restul „formării tehnice” *generale*).

*Activități de formare care nu sunt legate direct de cele două proiecte*

- (46) În notificarea lor, autoritățile belgiene au prezentat ansamblul programului de formare în condițiile în care ar fi destinat să susțină cele două proiecte în cauză<sup>(17)</sup>. Informațiile suplimentare transmise de Belgia după decizia de deschidere arată, totuși, că o parte a acțiunilor de formare privește o serie de competențe care nu sunt, în realitate, indispensabile pentru realizarea acestor proiecte. Este vorba de următoarele posturi (a se vedea descrierea de mai sus):

— formare de bază;

— mediu de lucru simulat (ETS).

- (47) Comisia notează că, prin opoziție cu restul programului de formare, formarea de bază și ETS se raportează la calificări care nu sunt necesare executării celor două proiecte în cauză: proiectele sunt perfect realizabile, iar producția poate începe fără să fie nevoie să se organizeze acest tip de formare. În plus, formarea de bază și ETS nu vizează unele competențe absolut necesare pentru producerea de automobile. Raționamentul prezentat mai sus cu privire la caracterul necesar al formării nu este, deci, aplicabil în cazul celor două tipuri de formare. Din moment ce se pare că această formare depășește nevoile întreprinderii, este imposibil să concluzionăm dacă ea ar

fi fost sau nu organizată în cazul inexistenței unui ajutor. În lipsa altor informații care să dovedească contrariul, Comisia consideră că ajutorul de stat este necesar doar pentru ca formarea în cauză să poată fi organizată.

- (48) În sfârșit, Comisia remarcă faptul că punctul referitor la cheltuielile de „coordonare generală” nu vizează o acțiune de formare propriu-zisă, ci o serie de servicii de consiliere destinate formării *generale*. Prin urmare, acesta poate fi inclus parțial în rândul costurilor eligibile, în măsura în care acoperă „formarea de bază”, „ETS” și o parte din „formarea tehnică” *generală* pentru care acordarea unui ajutor a fost considerată necesară<sup>(18)</sup>.

- (49) Ținând seama de prevederea din Regulamentul (CE) nr. 68/2001 care limitează costurile participanților la proiectul de formare la valoarea totală a celorlalte cheltuieli, costurile eligibile care provin din acele componente ale programului de formare pentru care acordarea unui ajutor este necesară se ridică la 4,362 milioane EUR, iar ajutorul de stat la 2,181 milioane EUR. Dat fiind că celelalte condiții formale stabilite de Regulamentul (CE) nr. 68/2001 sunt, de asemenea, respectate, după cum se arată la punctul 23 de mai sus, Comisia trage concluzia că această parte a ajutorului notificat este compatibilă cu piața comună.

## 6. CONCLUZII

- (50) Comisia consideră că partea din măsurile notificate de către autoritățile belgiene, în valoare de 4,362 milioane EUR, reprezentând costuri eligibile, ceea ce corespunde unor ajutoare de stat în valoare de 2,181 milioane EUR, respectă criteriile de compatibilitate cu piața comună în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din tratat.

<sup>(18)</sup> Având în vedere orele de formare, Comisia concluzionează că 80,71 % din costurile „coordonării generale” (în valoare de 0,723 milioane EUR) pot fi atribuite formării de bază, ETS și, parțial, formării tehnice *generale* pentru care ajutorul de stat este necesar. Aceste ore sunt: (i) *Formare tehnică* (scrisoarea Belgiei din 28 februarie 2007): 50 800 de ore, din care 30 000 sunt destinate celor trei acțiuni pentru care acordarea unui ajutor este considerată necesară; (ii) *Formare de bază* (scrisoarea Belgiei din 7 februarie 2006; numărul de participanți înmulțit cu numărul mediu de ore de formare pe participant, pe o perioadă de trei ani): 17 000 de ore; (iii) *ETS* (idem): 40 000 de ore.

<sup>(17)</sup> Anexa nr. 2 a notificării.

(51) Comisia consideră că restul ajutorului nu este necesar realizării acțiunilor de formare respective. Acest ajutor nu este compatibil cu piața comună în temeiul niciunei derogări prevăzute în tratat și, în consecință, trebuie să fie interzis. Potrivit autorităților belgiene, ajutorul nu a fost încă acordat; prin urmare, nu este cazul să se procedeze la recuperarea sa,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

*Articolul 1*

Ajutorul de stat pe care Belgia intenționează să-l pună în aplicare pentru un proiect de formare profesională la uzinele General Motors Belgium, la Anvers, este incompatibil cu piața comună la nivelul a 3 157 338,40 EUR.

Prin urmare, această parte a ajutorului nu poate fi pusă în aplicare.

Restul ajutorului de stat, adică 2 181 161,60 EUR, este compatibil cu piața comună în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din tratat.

*Articolul 2*

Belgia va informa Comisia, în termen de două luni de la data notificării prezentei decizii, în legătură cu măsurile pe care le-a luat pentru a se conforma acesteia.

*Articolul 3*

Destinatarii prezentei decizii este Regatul Belgiei.

Adoptată la Bruxelles, 4 aprilie 2007.

*Pentru Comisie*

Neelie KROES

*Membru al Comisiei*