

EES-viðbætur

ISSN 1022-9337

Nr. 21

við Stjórnartíðindi EB

7. árgangur

11.5.2000

I EES-STOFNANIR

1. EES-ráðið

2. Sameiginlega EES-nefndin

2000/EES/21/01

Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 13/1999 frá 29. janúar 1999
um breytingu á XXI. viðauka (Hagskýrslugerð) við EES-samninginn 1

Reglugerð ráðsins (EB, KBE) nr. 58/97 frá 20. desember 1996
um hagskýrslur um skipulag fyrirtækja 7

Reglugerð ráðsins (EB) nr. 476/97 frá 13. mars 1997 um breytingu, með tilliti
til hagskýrslusvæðis, á reglugerð (EB) nr. 1172/95 um hagskýrslur um
vöruviðskipti bandalagsins og aðildarríkja við lönd utan bandalagsins 32

Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 895/97 frá 20. maí 1997
um landaflokkun í hagskýrslum um utanríkisverslun bandalagsins og verslun
milli aðildarríkja þess 33

Reglugerð ráðsins (EB) nr. 322/97 frá 17. febrúar 1997 um hagskýrslur bandalagsins 40

Reglugerð ráðsins (EB) nr. 23/97 frá 20. desember 1996 um tölfræðilegar upplýsingar
um stig og samsetningu launakostnaðar 46

Ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 97/157/EB, KBE frá 12. febrúar 1997
um hvernig fara skuli með tekjur fyrirtækja um sameiginlega fjárfestingu vegna
framkvæmdar á tilskipun ráðsins 89/130/EBE, KBE um samræmingu skýrslugerðar
um verga þjóðarframleiðslu á markaðsvirði 51

Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1749/96 frá 9. september 1996
um fyrstu ráðstafanir til framkvæmdar reglugerð ráðsins (EB) nr. 2494/95
um samræmdar vísitölur neysluverðs 52

Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2214/96 frá 20. nóvember 1996
um samræmdar vísitölur neysluverðs: afhending og dreifing á undirvísitölum í
samræmdri vísitölu neysluverðs 60

Reglugerð ráðsins (EB) nr. 2223/96 frá 25. júní 1996 um evrópskt þjóðhags-
og svæðisreikningakerfi í bandalaginu 87

Ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 97/178/EB, KBE frá 10. febrúar 1997
um að ákveða aðferðir fyrir skiptin milli evrópska þjóðhags- og svæðisreikninga-
kerfisins í bandalaginu (EPK 95) og evrópska þjóðhagsreikningakerfisins 91

	Tilskipun ráðsins 96/16/EB frá 19. mars 1996 um tölfraðilegar kannanir vegna mjólkur og mjólkurafurða	129
	Ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 97/80/EB frá 18. desember 1996 um framkvæmdarákvæði vegna tilskipunar ráðsins 96/16/EB um tölfraðilegar kannanir vegna mjólkur og mjólkurafurða	132
	Reglugerð ráðsins (EB) nr. 2467/96 frá 17. desember 1996 um breytingu á reglugerð (EBE) nr. 571/88 um skipulag kannana bandalagsins á nýtingu bújarða	158
2000/EES/21/02	Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 14/1999 frá 29. janúar 1999 um breytingu á XXI. viðauka (Hagskýrslugerð) við EES-samninginn	162
	Reglugerð ráðsins (EB) nr. 374/98 frá 12. febrúar 1998 um breytingu á 6. og 9. gr. reglugerðar (EB) nr. 1172/95 um hagskýrslur um vöruviðskipti bandalagsins og aðildarríkjanna við lönd utan bandalagsins	164
	Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2317/97 frá 21. nóvember 1997 um landaflokkun í hagskýrslum um utanríkisverslun bandalagsins og verslun milli aðildarríkja þess	165
	Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2454/97 frá 10. desember 1997 þar sem mælt er fyrir um ítarlegar reglur um framkvæmd reglugerðar ráðsins (EB) nr. 2494/95 með tilliti til lágmarksstaðla fyrir vægi liða í samræmdri visitölu neysluverðs ..	171
	3. Sameiginlega EES-þingmannanefndin	
	4. Ráðgjafarnefnd EES	
	II EFTA-STOFNANIR	
	1. Fastanefnd EFTA-ríkjanna	
	2. Eftirlitsstofnun EFTA	
2000/EES/21/03	Ákvörðun eftirlitsstofnunar EFTA nr. 112/99/COL frá 4. júní 1999 um nýjar leiðbeiningar um ríkisaðstoð við bílaiðnaðinn og um sautjándu breytingu á „Málsmeðferð og efni reglna á sviði ríkisaðstoðar“	173
2000/EES/21/04	Heimild til að veita ríkisaðstoð samkvæmt 61. gr. EES-samningsins og 3. mgr. 1. gr. í bókun 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól - Ákvarðanir Eftirlitsstofnunar EFTA um að hreyfa ekki andmælum (aðstoð nr. 99-008/Noregur og 00/001/Noregur)	193
	3. EFTA-dómstóllinn	
2000/EES/21/05	Beiðni um ráðgefandi álit EFTA-dómstólsins frá Héraðsdómi Reykjavíkur samkvæmt fyrimælum hans frá 13. janúar 2000 í málinu Lánasýsla ríkisins gegn Fjárfestingarbanka atvinnulífsins hf. - (mál E-1/00)	194
2000/EES/21/06	Beiðni um ráðgefandi álit EFTA-dómstólsins frá Oslo byrett (borgardómur Óslóar) frá 22. febrúar 2000 í máli Allied Colloids, o.fl. gegn norska ríkinu, en í fyrirsvari er ráðuneyti sveitarstjórna og byggðaðróunar - (mál E-2/00)	194
	III EB-STOFNANIR	
	1. Ráðið	
	2. Framkvæmdastjórnin	
	3. Dómstóllinn	

EFTA-STOFNANIR

EFTIRLITSSTOFNUUN EFTA

**ÁKVÖRÐUN EFTIRLITSSTOFNUNAR EFTA
nr. 112/99/COL**

2000/EES/21/03

frá 4. júní 1999

**um nýjar leiðbeiningar um ríkisaðstoð við bílaiðnaðinn og um sautjándu
breytingu á „Málsmeðferð og efni reglna á sviði ríkisaðstoðar“**

EFTIRLITSSTOFNUN EFTA HEFUR,

með hliðsjón af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið⁽¹⁾, einkum 61. til 63. gr.,

með hliðsjón af samningnum milli EFTA-ríkjanna um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls⁽²⁾, einkum 1. gr. bókunar 3,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

Samkvæmt 24. gr. samningsins um eftirlitsstofnun og dómstól skal Eftirlitsstofnun EFTA koma ákvæðunum um ríkisaðstoð til framkvæmda.

Samkvæmt b-lið 2. mgr. 5. gr. samningsins um eftirlitsstofnun og dómstól skal Eftirlitsstofnun EFTA gefa út tilkynningar og leiðbeiningar um mál sem EES-samningurinn fjallar um ef sá samningur, eða samningurinn um eftirlitsstofnun og dómstól, kveður skýrt á um slíkt eða ef Eftirlitsstofnun EFTA telur það nauðsynlegt.

Minnt er á „Málsmeðferð og efni reglna á sviði ríkisaðstoðar“⁽³⁾ sem Eftirlitsstofnun EFTA samþykkti 19. janúar 1994⁽⁴⁾.

Hinn 15. júlí 1997 ákvað framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna að leggja til við aðildarríkin, sem viðeigandi ráðstafanir samkvæmt 1. mgr. 93. gr. EB-sáttmálans, að setja ný rammaákvæði fyrir bandalagið um ríkisaðstoð við bílaiðnaðinn (Stjtið. EB C 279, 15.9.1997).

Strangt aðhald skal haft með aðstoð við bílaiðnaðinn og tryggja ber að reglum EES um ríkisaðstoð sé beitt á sama hátt alls staðar á Evrópska efnahagssvæðinu.

Samkvæmt II. lið undir fyrirsögninni „ALMENNT“ í lok XV. viðauka við EES-samninginn, skal Eftirlitsstofnun EFTA samþykkja, að höfðu samráði við framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna, samsvarandi gerðir og framkvæmdastjórnin hefur samþykkt svo að samkeppnisskilyrði verði áfram jöfn.

Að höfðu samráði við framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna.

⁽¹⁾ Hér á eftir nefndur EES-samningurinn.

⁽²⁾ Hér á eftir nefndur samningurinn um eftirlitsstofnun og dómstól.

⁽³⁾ Hér á eftir vísað til sem leiðbeininganna um ríkisaðstoð.

⁽⁴⁾ Upphaflega birt í Stjtið. EB L 231, 3.9.1994 og EES-viðbæti við Stjtið. EB nr. 32, 3.9.1994 og síðast breytt (16. breyting) með ákvörðun nr. 372/98/COL frá 16. desember 1998 (birt í Stjtið. EB C 111, 22.4.1999 og í EES-viðbæti við Stjtið. EB nr. 17, 22.4.1999).

Á marghliða fundum um ríkisaðstoð, sem haldnir voru 6. júní og 19. nóvember 1997, hefur Eftirlitsstofnun EFTA haft samráð við EFTA-rikin um að setja nýjar leiðbeiningar á grundvelli 1. mgr. 1. gr. bókunar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól.

Endurnýjun á sérstökum tilkynningarskyldum fyrir iðnaðinn telst viðeigandi ráðstöfun samkvæmt 1. mgr. 1. gr. bókunar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól og verður að vera samþykkt af viðkomandi EFTA-ríkjum.

SAMÞYKKT ÁKVÖRÐUN ÞESSA:

1. Í stað 23. kafla leiðbeininganna um ríkisaðstoð komi textinn í I. viðauka við þessa ákvörðun.
2. Í stað VI. viðauka við leiðbeiningarnar um ríkisaðstoð komi textinn í II. viðauka við þessa ákvörðun.
3. EFTA-ríkjunum skal tilkynnt bréflega um þessa ákvörðun ásamt eintaki af ákvörðuninni, að meðtöldum I. og II. viðauka, þar sem farið er fram á að þau samþykki nýju leiðbeiningarnar innan eins mánaðar, svo fremi þær feli í sér viðeigandi ráðstafanir samkvæmt 1. mgr. 1. gr. í bókun 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól.
4. Ákvörðunin, að meðtöldum I. og II. viðauka, skal birt í EES-deild og EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalaganna.

Ákvörðun þessi telst fullgild á ensku.

Gjört í Brussel 4. júní 1999

Fyrir hönd Eftirlitsstofnunar EFTA

Knut Almestad
forseti

Bernd Hammermann
Stjórnarmaður.

I. VIÐAUKI

23. Aðstoð við bílaiðnaðinn⁽¹⁾**23.1 GAGN OG GILDISSVIÐ LEIÐBEININGANNA***a) Sögulegur bakgrunnur*

- 1) Þar sem bílaiðnaðurinn hefur mikla þýðingu fyrir atvinnumál, viðskipti og tækniþróun telst hann almennt vera undirstöðuatvinnugrein. Á árunum 1970 til 1980 lögðu stjórnvöld ýmissa Evrópuríkja fram verulega styrki til að endurbæta, þróa og í raun tryggja lífsafkomu innlends bílaiðnaðar⁽²⁾. Þetta leiddi til styrkjakapþlaups milli viðkomandi ríkja og margs konar röskunar á samkeppni. Því samþykkti framkvæmdastjórn EB rammaákvæði fyrir bandalagið um ríkisaðstoð við bílaiðnaðinn árið 1989⁽³⁾ (hér á eftir kölluð „rammaákvæðin“) með það tvíþætta markmið í huga að auka gagnsæi veittar aðstoðar og að koma á ströngum verklagsreglum um veitingu slíkrar aðstoðar til að draga sem mest úr samkeppnisröskun í iðnaðinum innan bandalagsins. Á þessum tíma var ekki um neina umframframleiðslugetu að ræða í atvinnugreininni í Evrópu. Þó voru viðskipti með ökutæki og vélar innan bandalagsins umfangsmikil sem þýddi að bílaiðnaðurinn var þá þegar viðkvæmur. Í kjölfar gildistöku EES-samningsins samþykkti Eftirlitsstofnun EFTA samsvarandi reglur⁽⁴⁾.
- 2) Rammaákvæði framkvæmdastjórnarinnar voru samþykkt sem viðeigandi ráðstöfun á grundvelli 1. mgr. 93. gr. EB-sáttmálans, nú eftir breytingu 1. mgr. 88. gr., til þriggja ára⁽⁵⁾, en eftir þann tíma átti framkvæmdastjórnin að endurskoða gildissvið þeirra og nytsemi. Í desember 1990 ákvað framkvæmdastjórnin að framlengja rammaákvæðin með fyrirvara um endurskoðun innan tveggja ára. Framkvæmdastjórnin ákvað síðan aftur í desember 1992 að halda þeim óbreyttum og framlengja þau þar til þau yrðu endurskoðuð. Í kjölfar máls sem Spánn höfðaði úrskurðaði dómstóll Evrópubandalaganna í dómi C-135/93⁽⁶⁾ að líta bæri á að ákvörðunin væri framlengd tímabundið, þar til frekari endurskoðun færi fram, en eigi síðar en 31. desember 1994. Í ljósi þessa dóms lagði framkvæmdastjórnin til við aðildarríkin 5. júlí 1995 að innleiða ákvæðin aftur, í síðasta lagi fyrir 1. janúar 1996, í formi viðeigandi ráðstöfunar, og bæta við ákveðnum breytingum, eins og að hækka tilkynningarviðmiðunarmörkin í 17 milljónir ECU. Framkvæmdastjórnin tilkynnti einnig aðildarríkjunum að hún kynni að endurskoða, hugsanlega breyta eða fella rammaákvæðin úr gildi eftir tvö ár, en það færi eftir þróun hugsanlegra altækra (horizontal) rammaákvæða (sbr. reglurnar í 26. kafla þessara leiðbeininga)⁽⁷⁾.
- 3) Árið 1996 lét framkvæmdastjórn EB fara fram gagnera rannsókn á rammaákvæðunum með aðstoð óháðra ráðgjafa sem komust að þeirri niðurstöðu að þau væru alla jafna skilvirk, en lögðu til ákveðnar breytingar, einkum á tilkynningarviðmiðunarmörkunum, skilgreiningu á atvinnugreininni og aðferðum við að framkvæma kostnaðar- hagnaðargreiningar. Á grundvelli skýrslunnar ákvað framkvæmdastjórnin árið 1997 að setja ný rammaákvæði, aftur sem viðeigandi ráðstöfun, samkvæmt 1. mgr. 93. gr. EB-sáttmálans.

⁽¹⁾ Þessi kafli samsvarar rammaákvæðum bandalagsins um ríkisaðstoð við bílaiðnaðinn (Stjtið. EB C 279, 15.9.1997).

⁽²⁾ Á tímabilinu 1977 til 1987, var aðstoð við bílaiðnaðinn í EB, einkum í formi endurfjármögnunar eða verulegra afskrifta á skuldum, metin á 26 milljarða ECU. Frá 1989, þegar rammaákvæðin gengu í gildi, til júlí 1996, samþykkti framkvæmdastjórn EB aðstoð við bílaiðnaðinn sem nam 5,4 milljörðum ECU.

⁽³⁾ Stjtið. EB C 123, 18.5.1989, bls. 3.

⁽⁴⁾ 23. kafli leiðbeininganna um ríkisaðstoð sem voru samþykktar 19. janúar 1994 (Stjtið. EB L 231, 3.9.1994, bls. 1 og EES-viðbætur við Stjtið. EB nr. 32, 3.9.94, bls. 1).

⁽⁵⁾ Beitingu rammaákvæðanna var frestað sex fyrstu mánuðina árið 1989, á meðan beðið var samþykkis tíu aðildarríkja, þar til í janúar 1990 fyrir Spánn og þar til í maí 1990 fyrir Þýskaland. Upphaflega lögðust Spánn og Þýskaland gegn beitingu ákvæðanna.

⁽⁶⁾ Dómur frá 29. júní 1995 í máli C-135/93, Spánn gegn framkvæmdastjórninni [1995] dómasafn I-1651.

⁽⁷⁾ Þann 25. apríl 1997, í máli C-292/95, Spánn gegn framkvæmdastjórninni, felldi dómstóllinn úr gildi ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar frá júlí 1995 um að framlengja rammaákvæðin til 31. desember 1995, og afturvirktil til 1. janúar 1995, þar til rammaákvæðin yrðu innleidd á ný fyrir tveggja ára tímabil frá 1. janúar 1996 til 31. desember 1997.

- b) *Aðstæður í atvinnugreininni*
- 4) Bílaiðnaðurinn hefur mikla efnahagslega þýðingu á EES. Sérfræðingar telja að hvert starf í þessari grein skapi tíu önnur störf. Iðngreinin veitir nær 10% af vinnufærum íbúum á EES vinnu með beinum eða óbeinum hætti. Ennfremur einkennist greinin af örri alþjóðavæðingu markaða. Evrópskir framleiðendur og ihlutabirgjar þeirra mæta æ fleiri keppinautum á hefðbundnum mörkuðum sínum. Því leitast þeir við að viðhalda eða styrkja starfsemi sína á mikilvægustu útflutningsmörkuðum, oft með því að setja upp verksmiðjur á ákveðnum stöðum í Mið-Evrópu, Asíu eða Suður-Ameríku.
- 5) Þó hefur nýting á framleiðslugetu í evrópska bílaiðnaðinum verið undir 80% hjá flestum af helstu bílaframleiðendum í Evrópu frá því 1993⁽¹⁾. Til meðallangs tíma litið er ólíklegt að nýtingin batni⁽²⁾, þar sem bílaiðnaðurinn starfar við aðstæður sem einkennast almennt af litlum vexti á mettuðum og sveiflukenndum markaði.
- 6) Á síðustu árum hefur evrópskur bílaiðnaður tekið miklum framförum, til dæmis hvað varðar aukna framleiðni og betri gæði. Hann er nú nánast á heimsmaðlíkvarða. Til að ná Bandaríkjunum og Japan hefur þó verið lögð meiri áhersla á öfnislegar fjárfestingar, einkum í rannsókn- og þróunarstarfsemi sem og starfsþjálfun, þróun á iðnaðarsamvinnu, nútímalegra viðhorf til þátttöku opinberra geirans, stöðugt og gott efnahagsumhverfi og að tryggja virka samkeppni⁽³⁾. Aðlögun rammaákvæðanna að nýjum efnahagsaðstæðum samrýmist þessum markmiðum fyllilega.
- 7) Eftirlitsstofnun EFTA hefur því ákveðið á grundvelli 1. mgr. 1. gr. bókunar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól að leggja til við EFTA-ríkin að þau tilkynni fyrirfram, samkvæmt 3. mgr. 1. gr. sömu bókunar, um mikilvægustu styrkina sem þau veita bílaiðnaðinum frá 1. september 1999, í samræmi við eftirfarandi reglur.

23.2 TILKYNNINGAREGLUR

23.2.1. Skilgreining á atvinnugreininni

- 1) Með hugtakinu „bílaiðnaður“ er átt við þróun, framleiðslu og samsetningu á „vélknúnum ökutækjum“, „vélum“ í vélknúin ökutæki og „einingum eða undirkerfum“ í slík ökutæki eða vélar, sem annaðhvort framleiðandi annast beint eða „aðalíhlutabirgir“. Síðara tilvikið á eingöngu við um „heildarverkefni“.
- a) *Vélknúin ökutæki*
- 2) Með hugtakinu „vélknúin ökutæki“ er átt við fólksbíla, sendibíla, vöruflutningabíla, dráttarvélar til notkunar á vegum, strætisvagna, langferðabifreiðar og önnur ökutæki sem notuð eru í atvinnuskyni. Það tekur ekki til kappakstursbíla, ökutækja sem eru ætluð til notkunar utan vega (til dæmis ökutæki til notkunar í snjó eða til að flytja fólk á golfvöllum), bifhjóla, eftirvagna, dráttarvéla til notkunar í landbúnaði eða skógrækt, hjólhýsa, sérsmiðaðra ökutækja (til dæmis slökkviliðsbílar og verkstæði á hjólum), sorphirðubíla, og vinnubíla (til dæmis gaffallyftarar, klofberar og pallbilar) né herökutækja.
- b) *Vélar í ökutæki*
- 3) Með hugtakinu „vélar í ökutæki“ er átt við hreyfla með þrýsti- og neistakveikju sem og rafknúnar vélar og hverfla, gasvélar, blandaðar vélar og aðrar vélar í vélknúin ökutæki.
- c) *Einingar og undirkerfi*
- 4) Með „einingu“ eða „undirkerfi“ er átt við ýmis konar undirstöðuihluti í ökutæki eða vél, sem eru framleiddir, settir saman eða settir upp af aðalbirgi og útvegaðir um tölvupöntunarkerfi eða samkvæmt meginreglunni um „í tæka tíð“.

(1) Orðsending framkvæmdastjórnarinnar frá 10. júlí 1996 um evrópskan bílaiðnað (COM(96) 327 lokagerð).

(2) Könnun sem gerð var fyrri hluta árs 1996 meðal allra ökutækjaframleiðenda á EES leiddi í ljós að nýting á framleiðslugetu var 71% árið 1995, sem samsvarar getu upp á 18,1 milljón ökutækja miðað við ársframleiðslu upp á 12,9 milljónir ökutækja.

(3) Sjá neðanmálsgrein 1 hér að framan.

- 5) Skipulega stjórnun á aðföngum og geymslu sem og útboð á tengdri starfsemi, sem er hluti af framleiðslulínunni, svo sem málun undireininga, þar einnig að flokka til þessara eininga og undirkerfa.

d) *Aðalhlutabirgjar*

- 6) Með hugtakinu „aðalhlutabirgjar“ er átt við birgi, hvort sem hann er sjálfstætt starfandi eða ekki, sem útvegar framleiðenda vörur, og tekur þátt í hönnun og þróun⁽¹⁾, framleiðir, setur saman eða útvegar ökutækjaframleiðanda á framleiðslu- eða samsetningarstigi undirkerfi eða einingar. Sem samstarfsaðili eru slíkir birgjar oft bundnir bilaframleiðanda með samningi, sem gildir nokkurn veginn jafn lengi og tegundin endist (til dæmis, þar til tegundin er endurhönnuð). Aðalhlutabirgjar getur einnig veitt þjónustu, t.d. birgjaþjónustu, svo sem stjórnun birgdamistöðvar.

e) *Heildarverkefni*

- 7) Framleiðandi getur á sjálfum fjárfestingarstaðnum, eða á einum eða fleiri nálægum iðnaðarsvæðum⁽²⁾, sameinað eitt eða fleiri verkefni aðalbirgja, til að útvega einingar og undirkerfi í ökutæki eða vélar í framleiðslu. Slík verkefni kallast „heildarverkefni“.
- 8) Heildarverkefni varir jafn lengi og fjárfestingarverkefni ökutækjaframleiðandans.
- 9) Til þess að hægt sé að telja fjárfestingu aðalhlutabirgis með í skilgreiningu á heildarverkefni verður að minnsta kosti helmingurinn af framleiðslunni, sem leiðir af fjárfestingu birgisins, að vera afgreiddur til viðkomandi framleiðanda í umræddri verksmiðju.

23.2.2. Aðstoð sem ber að tilkynna

- 1) Markmiðið með því að tilkynna fyrirfram áform EFTA-ríkja um að veita aðstoð er að gera Eftirstofnuninni kleift að rannsaka eins nákvæmlega og auðið er hvort fyrirhuguð aðstoð til bílaíðnaðarins samrýmist samkeppnisreglum EES-samningsins.

a) *Aðstoð samkvæmt samþykktari áætlun*

- 2) Alla aðstoð sem opinber yfirvöld áforma að veita einstakri áætlun eða heildaráætlun, samkvæmt heimiluðum áætlunum um aðstoð við eitt eða fleiri fyrirtæki í bílaíðnaðinum, ber að tilkynna samkvæmt 3. mgr. 1. gr. bókunar 3 við samninginn við eftirlitsstofnun og dómstól, áður en hún er veitt, ef farið er yfir aðra af eftirfarandi viðmiðunarfjárhæðum:

- nafnfjárhæð fjárfestingarverkefnisins⁽³⁾ (heildarkostnaður við verkefnið⁽⁴⁾): 50 milljónir evrur,

eða

- samanlagða verga aðstoð við verkefni⁽⁵⁾, óháð uppruna, formi og markmiði aðgerðarinnar: 5 milljónir evrur.

(1) Hönnun og þróun fer jafnan fram í verkefnisstöð framleiðandans.

(2) Þessi nálægð getur m.a. verið í mynd fasts sambands (t.d. sjálfvirkir færirband) sem gerir kleift að afhenda einingar beint til bílaverksmiðjunnar.

(3) Fjárfestingarverkefni er alla jafna skilgreint sem fjárfesting fyrirtækis í tengslum við nýjar eignir sem nauðsynlegar eru til að koma á fót, útvikka, endurbæta eða hagræða framleiðsluáðstöðu á tilteknu iðnaðarsvæði. Ekki má sundurliða fjárfestingarverkefni á óeðlilegan hátt í nokkur undirverkefni og/eða deila því á nokkur fjárhagsár til þess að komast hjá tilkynningarskyldu.

(4) Heildarkostnaður við verkefni er skilgreindur sem hér segir: Heildarútgjöld fyrirtækis við kaup á nýjum efnislegum og óefnislegum eignum sem eru hluti af fjárfestingarverkefni og sem verða afskrifaðar (eða leigðar út) á meðan þær endast. Þar af leiðandi samsvarar kostnaðurinn því fé sem fest er í verkefninu. Kostnaður við verkefnið kann að vera annar en kostnaður sem veitir rétt til ríkisaðstoðar (sjá 10. tl. í mgr. 23.3.2.).

(5) Verg aðstoð fæst með því að leggja saman styrki og styrksígildi fyrirhugaðrar aðstoðar; ef aðstoð er skattfrjáls fæst vergt styrksígildi með því að telja með skattaivilnun þegar því verður við komið.

- 3) Eftirlitsstofnunin greinir síðan verkefni framleiðanda og sérhvers aðalhlutabirgis til að ákvarða hvort fyrirhugaðar aðstoðarráðstafanir samrýmist EES-samningnum.
- b) *Aðstoð veitt í sérstökum tilgangi*
- 4) Sérhver aðstoð sem opinber yfirvöld áforma að veita utan samþykktar áætlunar til eins eða fleiri fyrirtækja í bilaiðnaðinum sem skilgreindur er hér að framan skal tilkynnt fyrirfram, samkvæmt 3. mgr. 1. gr. bókunar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól, nema hún falli undir regluna um minniháttar ríkisaðstoð (*de minimis*) sem kveðið er á um í 12. kafla þessara leiðbeininga.
- c) *Aðstoð til að hjarga og endurskipuleggja fyrirtæki í erfiðleikum*
- 5) Sérhver björgunar- og endurskipulagningaraðstoð sem opinber yfirvöld áforma að veita einu eða fleiri fyrirtækjum í bilaiðnaðinum skal tilkynnt fyrirfram, samkvæmt 3. mgr. 1. gr. bókunar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól, nema hún falli undir regluna um minniháttar ríkisaðstoð (*de minimis*) sem kveðið er á um í 12. kafla þessara leiðbeininga.
- d) *Tilkynningin*
- 6) Tilkynna ber ríkisaðstoð sem fellur undir tilkynningarskyldu þessara reglna á sérstöku eyðublaði. Þar sem enska er vinnutungumál Eftirlitsstofnunar EFTA ber að nota eyðublaðið í ensku útgáfunni á rammaákvæðum bandalagsins sem birtust í Stjórnartíðindum Evrópubandalagsins C 279, 15.9.1997, bls. 17-44⁽¹⁾, auk þar til gerðs eyðublaðs sem fæst hjá samkeppnis- og ríkisaðstoðardeild Eftirlitsstofnunar EFTA.
- 7) EFTA-ríkjunum ber að láta öll viðeigandi gögn fylgja tilkynningareyðublöðunum. Hvað varðar byggðaaðstoð sérstaklega, ber að láta í té tiltækar rannsóknir á staðnum þar sem verksmiðjan verður endanlega byggð.

23.2.3. Eftiráeftirlit og -mat

- 1) Í ákvörðun sinni getur Eftirlitsstofnunin krafist eftiráeftirlits og -mats á aðstoð sem hefur verið veitt, og fer nákvæmni þess eftir hverju tilviki fyrir sig og hugsanlegri röskun á samkeppni.
- 2) Í öllum tilvikum ber að senda Eftirlitsstofnuninni eintak af endanlegum samningi um aðstoð milli EFTA-ríkis og styrkta fyrirtækisins jafnskjótt og hann hefur verið undirritaður.
- 3) Til að stofnunin geti gengið úr skugga um að farið hafi verið að ákvörðun hennar, verða EFTA-ríkin með aðstoð styrkþega, að leggja fram bráðabirgðaskýrslu um styrkgreiðslur eða eintak af bráðabirgðaskýrslu um skilvirkni samningsins um aðstoð og síðan lokaskýrslu um markmið - tímaáætlun, fjárfestingar og efndir á skilmálum EFTA-ríkis – og raunverulegum árangri í lokin.

23.2.4. Ársskýrsla

- 1) EFTA-ríkin skulu láta stofnuninni í té ársskýrslu með upplýsingum um alla aðstoð í hvaða formi sem er, sem veitt hefur verið á liðnu ári til fyrirtækja í bilaiðnaðinum. Einnig ber að telja með í ársskýrslunni aðstoð sem ekki þarf að tilkynna.
- 2) Ársskýrslur, í því formi sem sýnt er í VII. viðauka við þessar leiðbeiningar, skulu sendar fyrir 1. apríl árið á eftir viðmiðunarárinu.

(1) Í þessu samhengi merkir orðið „framkvæmdastjórn“ „Eftirlitsstofnun EFTA“ og orðið „aðildarríki“ „EFTA-ríki“.

23.2.5. Gildistaka og gildistími

- 1) Þessar leiðbeiningar öðlast gildi 1. september 1999. Fyrri leiðbeiningar verða lagðar til grundvallar mati á tillögum um aðstoð sem tilkynntar eru fyrir þann tíma.
- 2) Þessar leiðbeiningar gilda í tvö ár. Áður en því tímabili lýkur mun stofnunin ákveða hvort hún framlengir þær, einkum í ljósi stöðu rammareglna um ólíkar atvinnugreinar, sbr. 26. kafla þessara leiðbeininga.

23.3 LEIÐBEININGAR UM MAT Á AÐSTOÐ

- 1) Við mat á aðstoð verður að taka tillit til almennra þátta er varða efnahags- og atvinnulíf, aðstæðna í viðkomandi atvinnugrein sem og svæðisbundinna aðstæðna, umhverfis- og félagslegra þátta. Þó hefur Eftirlitsstofnunin ekki í hyggju að móta greininni iðnaðarstefnu. Best er að stefna sé mótuð af atvinnugreininni og með tilliti til markaðarins. Markmið stofnunarinnar er áfram að tryggja að framleiðendur vélknúinna ökutækja á EES starfi við aðstæður þar sem heiðarleg samkeppni ríkir. Í því skyni kappkostar stofnunin að draga úr röskun á samkeppni sem tiltekna aðstoðarráðstafanir valda og að viðhalda samkeppnisaðstæðum sem yta undir samkeppnishæfni og framleiðni í greininni.
- 2) Þau viðmið sem Eftirlitsstofnun EFTA notar við mat á aðstoð eru því breytileg eftir markmiðum viðkomandi aðstoðar. Hún hefur þó eftirlit með að veitt aðstoð sé ævinlega bæði í réttu hlutfalli við þau vandamál sem á að leysa og nauðsynleg til að hrinda verkefninu í framkvæmd. Bæði skilyrðin, hlutfallsreglan og reglan um nauðsyn verður að uppfylla eigi stofnunin að heimila ríkisaðstoð við bílaiðnaðinn. Öll form aðstoðar sem lýst er hér að framan eru metin á þessum grundvelli.
- 3) Tilkynning um verkefni kann að innihalda ýmsar gerðir aðstoðar sem hver og ein verður greind á grundvelli viðeigandi matsreglna.

23.3.1 Aðstoð til að bjarga og endurskipuleggja fyrirtæki í erfiðleikum

- 1) Aðstoð til að bjarga og endurskipuleggja fyrirtæki er metin á grundvelli leiðbeininga um slíka aðstoð, sem greint er frá í 16. kafla, með fyrirvara um 2. tl. í mgr. 23.3.1. Eftirlitsstofnunin gengur m.a. úr skugga um að aðstoð sé eingöngu veitt einu sinni til björgunar og endurskipulagningar.
- 2) Þar sem ljóst er að kerfislæg umframafkastageta verður í bílaiðnaðinum í náninni framtíð mun stofnunin banna ríkisaðstoð sem miðar að hreinni aukningu á framleiðslugetu. Þar að auki mun stofnunin alla jafna krefjast að dregið verði úr fyrirliggjandi getu. Einnig telur stofnunin nauðsynlegt að skerðing á framleiðslugetu sé í hlutfalli við styrkleika aðstoðarinnar, en hún er reiknuð út sem upphæð aðstoðarinnar deilt með endurskipulagningarkostnaði.

23.3.2. Byggðaaðstoð

- 1) Heimilt er að veita byggðaaðstoð til bílaiðnaðarins til stuðnings nýjum verksmiðjum og til að stækka fyrirliggjandi verksmiðjur á svæðum sem eru styrkt á EES og stuðla þannig á virkan hátt að byggðapróun með því að skapa eða varðveita störf sem iðulega krefjast umtalsverðrar þekkingar og með verulegum óbeinum áhrifum.
- 2) Fyrirframtilkynning gerir Eftirlitsstofnuninni kleift að bera saman ávinninginn fyrir byggðapróun og hugsanleg neikvæð áhrif á atvinnugreinina í heild. Markmiðið með slíkum samanburði, sem er í formi kostnaðar-hagnaðargreiningar, er ekki að draga í efa að byggðaaðstoð hafi verulega þýðingu fyrir byggðapróun á EES, heldur að tryggja að aðrir þættir, sem hafa áhrif á sameiginlega hagsmuni í þeim löndum sem eiga aðild að EES-samningum, séu líka teknir til greina, til dæmis þróun og almenn samkeppnishæfni iðnaðarins í Evrópu sem og að frjáls samkeppni sé í heiðri höfð.

a) Nauðsyn aðstoðar

- 3) Til að sýna fram á að byggðaaðstoð sé nauðsynleg verður styrkþegi⁽¹⁾ með skýrum hætti að færa sönnur á að til sé annar fjárhagslega hagkvæmur staður fyrir verkefnið eða hluta verkefnisins. Ef umrædd fjárfesting innan samstæðunnar gæti ekki átt sér stað á neinum öðrum framleiðslustað, nýjum eða fyrirbyggjandi, yrði fyrirtækið að hrinda verkefninu í framkvæmd á eina tiltæka framleiðslustaðnum, jafnvel án aðstoðar.
- 4) Annar fjárhagslega hagkvæmur staður sýnir fram á „hreyfanleika“ verkefnisins; ef nauðsyn krefur er fjárfestum⁽²⁾ heimilt að sýna fram á hreyfanleika á grundvelli rannsókna til að ákveða endanlega staðsetningu. Staðurinn sem einnig er völ á er ekki alltaf á EES. Þó gengur stofnunin úr skugga um hvort valkosturinn sé raunhæfur, einkum með tilliti til markaða sem máli skipta.
- 5) Áður en stofnunin heimilar byggðaaðstoð rannsakar hún því hreyfanleika tilkynnts verkefnis milli staða, eftir að hafa kannað hvort viðkomandi svæði eigi rétt á aðstoð samkvæmt EES-rétti. Ekki má heimila neina byggðaaðstoð til verkefnis eða hluta verkefnis sem ekki er hægt að flytja á milli staða.
- 6) Nú er hinn staðurinn sem völ er á ekki á EES, eða í einhverju Mið- og Austur-Evrópulandi. Þegar fjárfestir sýnir fram á hreyfanleika verkefnisins verður hann því að sanna, m.a. með greiningu á staðsetningu, að að minnsta kosti einn annar fjárhagslega hagkvæmur staður, fyrir utan þann sem var valinn, hafi verið skoðaður á EES eða í einu landa Mið- og Austur-Evrópu. Að öðrum kosti verður staðurinn sem varð fyrir valinu talinn bestur. Þar afleiðandi má eingöngu heimila byggðaaðstoð sem fer ekki yfir viðmiðunarfjárhæðina (sbr. c-lið í 23.3.2.), en fyrir lægri fjárhæð þarf ekki að framkvæmda kostnaðar-hagnaðargreiningu.
- 7) Í bílaiðnaðinum er óheimilt að veita byggðaaðstoð til endurbóta og hagræðingar sem alla jafna telst ekki hreyfanleg aðstoð (sjá 23.3.7).
- 8) Það er eðli atvinnustarfsemi í bílageiranum að heilu framleiðslulínurnar eru stundum lagðar niður ef þær úreldest. Slik tilvik, þótt fá séu, kunna að fela í sér einhvern hreyfanleika að svo miklu leyti sem fyrirtækið þarf oft að velja á milli þess að breyta fyrirbyggjandi verksmiðju eða loka henni og koma á fót nýrri verksmiðju annars staðar, annað hvort í formi stækkunar eða með því að byggja hana á öðru ósnortu svæði („greenfield“-verkefni). Slik grundvallarbreyting á framleiðslufyrirkomulagi á fyrirbyggjandi athafnasvæði er kölluð „umbreyting“⁽³⁾. Hún getur átt rétt á byggðaaðstoð.
- 9) Að lokum þá er umbreyting ekki sama og „endurskipulagning“ sem á við um fyrirtæki í fjárhagserfiðleikum.

b) Styrkhæfur kostnaður

- 10) Stofnunin ákvarðar hvort kostnaður sem tengist hreyfanlegum þáttum verkefnis sé styrkhæfur. Styrkhæfi er skilgreint í byggðaaætlun sem gildir fyrir viðkomandi styrkt svæði.

c) Hlutfall aðstoðar

- 11) Við mat á hreyfanlegum þáttum verkefnis gengur stofnunin úr skugga um hvort fyrirhuguð aðstoð sé í réttu hlutfalli við þau svæðisbundnu vandamál sem henni er ætlað að hjálpa til við að leysa. Í þessu skyni er kostnaðar-hagnaðargreiningin notuð. Til að tryggja gagnsæi er eintak af stöðluðu tilkynningareyðublöðunum fyrir kostnaðar-hagnaðargreiningu látið fylgja tilkynningareyðublöðunum sem á að nota fyrir aðstoð við bílaiðnaðinn (sbr. 6. tl. í mgr. 23.2.2. hér að framan). Kostnaðar-hagnaðargreiningunni er lýst í VI. viðauka.

(1) Verkefni aðalhlutabirgis sem útvegar einingu eða undirkerfi sem tengist beint hreyfanlegri fjárfestingu framleiðanda vélknúins ökutækis mun samkvæmt skilgreiningu einnig teljast hreyfanlegt. Verkefni birgis getur verið hreyfanlegt jafnvel þótt verkefni framleiðandans sé það ekki. Birgir verður að geta fullvissað stofnunina um þetta atriði.

(2) Hreyfanleiki einn og sér nægir ekki alltaf til að sýna fram á að aðstoð sé nauðsynleg. Til dæmis kann staðurinn sem valinn er að hafa hreina samkeppnisyfirburði miðað við annan stað sem fjárfestir leggur til.

(3) „Umbreyting“ merkir að yfirbyggingarframleiðslulínur (vélknúin ökutæki) eða búnaður til að framleiða vélar er tekinn niður um leið og samsetningarbúnaður viðkomandi verksmiðju og að nýr búnaður er settur upp til að framleiða yfirbyggingar, vélarhluta og setja saman í heildarframleiðsluskipulagi sem er gjörólíkt því fyrra.

- 12) Þar til stofnunin hefur samþykkt svæðakortin í samræmi við nýju leiðbeiningarnar um byggðaaðstoð, þ.e. í síðasta lagi fyrir 1. janúar árið 2000, krefst stofnunin ekki kostnaðar-hagnaðargreiningar ef fyrirhuguð byggðaaðstoð er undir eða jöfn 10%⁽¹⁾ af hámarksviðmiðinu fyrir svæðið. Þetta er vegna þess að hreyfanlegt verkefni á styrktu svæði á alltaf í einhverjum minniháttar erfiðleikum. Eftir þessa dagsetningu, og að svo miklu leyti sem gert er ráð fyrir lægra hámarki í nýju svæðakortunum, verður lágmarksstyrkleiki sem útheimtir kostnaðar-hagnaðargreiningu að vera 20% af nýja hámarkinu fyrir svæðið.
- 13) Í kostnaðar-hagnaðargreiningu er kostnaðurinn við hreyfanlega þætti, sem fjárfestir yrði að standa straum af til að hrinda verkefninu í framkvæmd á umræddu svæði, borinn saman við kostnað hans af sama verkefni á öðrum stað, sem gerir kleift að greina annmarkana á viðkomandi styrkhæfu svæði. Stofnunin heimilar byggðaaðstoð með hliðsjón af svæðisbundnum annmörkum í kjölfar fjárfestingar í samanburðarverksmiðjunni.
- 14) Í kostnaðar-hagnaðargreiningunni verður samanburðarverksmiðjan að vera á EES, eða í löndum Mið- og Austur-Evrópu, ef tilgangur fjárfestingarinnar er að framleiða ökutæki og ihluti í ökutæki sem einkum eru ætlaðir á evrópska markaði⁽²⁾.
- 15) Ef samanburðarstaðurinn í kostnaðar-hagnaðargreiningunni er á öðru styrktu svæði í skilningi 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins eða 3. mgr. 92. gr. EB-sáttmálans, skiptir mismunandi mikil byggðaaðstoð ekki máli fyrir kostnaðar-hagnaðargreininguna; samkvæmt skilgreiningu telst hún hlutlaus.
- 16) Eins og greint er frá í d-lið í mgr. 23.2.2. („Tilkynningin“) þessara leiðbeininga, verður að senda stofnuninni kannanir á staðarvali verksmiðju um leið og þær liggja fyrir til að auðvelda meðferð málsins og hraða lokaákvörðun.
- 17) Rekstraróhagraði er metið fyrir þriggja ára tímabil þegar um er að ræða stækkunarverkefni og fyrir fimm ára tímabil þegar um er að ræða nýjar verksmiðjur á nýjum framleiðslustað („greenfield“-áætlun). Stofnunin telur að þessi tímabil séu alla jafna í samræmi við þann tíma sem þarf til að komast yfir upphafserfiðleika og ná eðlilegu framleiðslustigi í hverju tilviki fyrir sig.
- 18) Ný verksmiðja þýðir ný verksmiðja á nýjum stað sem enn hefur ekki verið byggður upp. Í slíkum tilvikum, samanborið við stækkun á verksmiðju, standa fyrirtæki frammi fyrir eftirfarandi vandamálum: Skorti á mannvirkjum við hæfi, skorti á skipulagðri vörustýringu, skorti á sérþjálfuðu vinnuafli til að mæta þörfum fyrirtækisins og skorti á undirverktakafyrirkomulagi. Hins vegar ef deild í sömu fyrirtækjasamstæðu í nágrenninu getur veitt slíka þjónustu, er litið á verkefnið, í samræmi við ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 96/666/EB, sem útfærslu, jafnvel þótt nýja verksmiðjan sé í raun reist á nýjum stað (greenfield site)⁽³⁾.
- 19) Ef um er að ræða heildarverkefni geta viðkomandi aðalhlutabirgjar hver fyrir sig átt rétt á sömu prósentu vegna svæðisbundins óhagraðis og bílaframleiðandinn, á grundvelli kostnaðar-hagnaðargreiningar, án þess að fram fari sérstök kostnaðar-hagnaðargreining fyrir þá. Ef aðalhlutabirgjar sem tekur þátt í heildarverkefni telur að hægt sé að benda á sérstaka svæðisbundna annmarka þannig að hærri styrkur fengist getur hann þó beðið um sérstaka kostnaðar-hagnaðargreiningu sem þá gildir óháð útkomunni.

(1) Sjá ríkisaðstoðarmál N 781/96, Ford Bridgend, Stjtið. EB C 139, 6.5.1997, bls. 4.

(2) Heimilt er að kanna hreyfanleika fjárfestingar og kostnaðar-hagnaðargreiningu með því að nota mismunandi aðra staði sem koma til greina.

(3) Stjtið. EB L 308, 29.11.1996, bls. 46.

d) Greining á áhrifum á iðnaðinn og samkeppni

20) Í ljósi þess hve bílaíðnaðurinn er viðkvæm atvinnugrein leggur Eftirlitsstofnunin til að kanna áhrif sérhvers fjárfestingarverkefnis á samkeppni þar sem sérstaklega sé tekið mið af breytingum á framleiðslugetu⁽¹⁾ í samstæðunni sem um ræðir⁽²⁾ á viðkomandi markaði.

21) Af þessum sökum verður leiðrétting (uppbót) reiknuð sem hér segir:

Uppbót		
Áhrif á keppinauta	Héruð sem falla undir a-lið 3. mgr. 61. gr.	Héruð sem falla undir c-lið 3. mgr. 61. gr.
óveruleg	+ 4	+ 2
miðlungs	+ 2	+ 1
mikil	- 1	- 2

22) Uppbótin er sýnd í prósentustigum sem bætast við eða dragast frá heimilaðri styrkuppþæð samkvæmt kostnaðar-hagnaðargreiningunni.

23) Áhrifin á iðnaðinn eru „mikil“ ef hlutfallið milli afkastagetu samstæðunnar eftir fjárfestinguna (C(f)) og afkastagetu samstæðunnar fyrir fjárfestinguna (C(i)) er 1,01 eða meira.

24) Um er að ræða „miðlungsáhrif“ þegar $0,99 < C(f) / C(i) < 1,01$ eða ef nýr markaðsgeiri er myndaður á viðkomandi markaði.

25) Áhrifin eru „óveruleg“ ef $C(f)/C(i)$ er 0,99 eða minna.

26) Nauðsynlegt er að greina á milli svæða sem um getur í a-lið 3. mgr. 61. gr. og svæða sem fjallað er um í c-lið 3. mgr. 61. gr. til að hægt sé að taka betur tillit til erfiðleika á hverju svæði og auka þau hvetjandi áhrif sem byggðaaðstoð hefur á fjárfesta.

e) Ákvörðun um styrkleika aðstoðar

27) Heimiluð aðstoð sem er gefin upp sem styrksígildi fyrir skatta má ekki fara yfir heildaruppþæðir sem eru reiknaðar í stigum a) til d) (hreyfanleiki, styrkhæfar fjárfestingar, greining á svæðisbundnu óhagraði, hugsanleg uppbót) og alla jafna afreiknaðar og gefnar upp sem hundraðshlutfall af styrkhæfri fjárfestingu svo unnt sé að bera þær saman við styrksígildi fyrir skatta á styrkta svæðinu. Aðstoðin má ekki fara yfir svæðahámarkið sem gildir um þá tegund fyrirtækis sem um ræðir.

23.3.3. Aðstoð vegna rannsókna og þróunar

1) Rannsókn- og þróunaraðstoð er metin með hliðsjón af reglum þar að lútandi í 14. kafla.

2) Eftirlitsstofnunin gerir nákvæma greiningu á sundurliðuðum kostnaði mismunandi flokka rannsókna og þróunar; fjárfestar verða að greina skýrt á milli iðnaðarrannsókna og raunverulegs þróunarstarfs, áður en að markaðssetningu kemur, og innleiðslu nýrrar tækni í formi arðbærrar fjárfestingar eða samkeppnishæfrar þróunarstarfsemi.

(1) Vegna kerfislægrar offramleiðslugetu í iðnaðinum.

(2) Viðkomandi vörumarkaður tekur til vara (og hugsanlega þjónustu) sem um getur í fjárfestingaráætluninni og hugsanlegar vörur sem neytandi telur að geti komið í stað þeirra (á grundvelli vörueiginleika, verðs og fyrirhugaðrar notkunar) sem og framleiðanda (sveigjanleiki verksmiðju). Landfræðilegur markaður sem skiptir máli tekur að meginreglu til EES-rikja og landa Mið- og Austur-Evrópu.

23.3.4. Fjárfestingaraðstoð vegna nýsköpunar

- 1) Með nýsköpun er átt við þróun og iðnvæðingu á EES og í Mið- og Austur-Evrópulöndunum á raunverulega, eða að verulegum hluta til, nýjum vörum eða vinnsluaðferðum sem hafa ekki enn verið notaðar eða markaðssettar af öðrum iðnrekendum. Raunveruleg nýsköpun felur í sér að hætta er á að hún mistakist. Stofnunin mun taka mið af umfangi slíkrar áhættu þegar hún metur styrkleika fyrirhugaðrar aðstoðar.
- 2) Alla jafna er nauðsynlegt fyrir evrópska bílaiðnaðinn að auka samkeppnishæfni sína miðað við keppinauta í Bandaríkjunum, Japan og Kóreu. Í þessu skyni ætti hann t.d. að efla getu sína til nýsköpunar til að minnka enn frekar bilið á sviði tækni og iðnaðar⁽¹⁾.
- 3) Því mun fjárfestingaraðstoð vegna nýsköpunar eingöngu vera heimiluð í tilhlýðilega réttlættum tilvikum sem hvati til að taka áhættu á iðnaðar- eða tæknisviðinu.
- 4) Hámarksstyrkleiki slíkrar aðstoðar miðast við 10% alls styrkhæfs kostnaðar, sem svarar til verkfræðistarfsemi og fjárfestinga sem varða beint og einvörðungu þann hluta verkefnisins sem telst nýjung.
- 5) Nýsköpunarverkefni má eingöngu varða aðsetur einnar verksmiðju⁽²⁾ innan sömu samstæðu í bílaiðnaðinum. Engin aðstoð verður veitt fyrir hluta verkefnis sem önnur fyrirtæki samstæðunnar annast.

23.3.5. Aðstoð vegna umhverfisverndar og orkusparnaðar

- 1) Aðstoð til að berjast gegn mengun almennt, þ.e. aðstoð sem er veitt samkvæmt leiðbeiningunum um ríkisaðstoð vegna umhverfisverndar (15. kafli) getur talist samrýmanleg EES-samningnum.
- 2) Hafa ber hugfast að þessar leiðbeiningar fela í sér flókið tæknilegt mat á þáttum eins og „vistfræðilegum“ kostnaði sem fjárfestir stofnar til. Þegar stofnunin metur hvort aðstoð samrýmist EES-samningnum gerir hún enn fremur nákvæma úttekt á kostnaðarsparnaði í tengslum við orku, hráefni, o.s.frv. sem fjárfestir hefur tryggt og sem leiðir af þeim þætti áætlunarinnar sem varðar umhverfisvernd.

23.3.6. Aðstoð vegna starfsþjálfunar

- 1) Stofnunin tekur alla jafna jákvæða afstöðu til áætlana um þjálfun, endurþjálfun og nýrrar starfsmenntunar. Ríkisaðstoð í slíkum tilgangi verður skoðuð gaumgæfilega til að tryggja að hún sé ekki eingöngu notuð til að draga úr eðlilegum kostnaði fyrirtækis.
- 2) Stofnunin mun innan skamms samþykkja leiðbeiningar um þjálfunaraðstoð sem mun einnig gilda um bílaiðnaðinn.

23.3.7. Aðstoð vegna endurbóta og hagræðingar

- 1) Endurbætur og hagræðing eru nauðsynlegar ef fyrirtækið á að halda áfram að vera samkeppnishæft á heimsmarkaði. Þó getur aðstoð vegna slíkrar starfsemi verulega raskað samkeppni og ætti því alla jafna að fjármagnast af eigin fé fyrirtækisins.
- 2) Ef fyrirtæki sem á í samkeppni á alþjóðamarkaði getur ekki fjármagnað eigin endurbætur og hagræðingu, mun það hætta að vera samkeppnishæft og að lokum hætta að skila hagnaði. Því er óheimilt að veita fyrirtækjum í bílaiðnaðinum aðstoð til endurbóta eða hagræðingar.

⁽¹⁾ Þessi munur birtist í þeim meðaltíma sem þarf til að smíða ökutæki: 25 klukkustundir í Evrópu, 22 klukkustundir í Bandaríkjunum og 16 klukkustundir í Japan (sjá COM(96) 327 lokagerð).

⁽²⁾ Eða fáa staði ef ólíkum viðbótarundirverkefnum er hrundið í framkvæmd á fáum stöðum.

23.3.8. Rekstraraðstoð

- 1) Rekstraraðstoð hefur í för með sér langvarandi röskun á samkeppni í greinum eins og bílaiðnaðinum. Því mun stofnunin ekki heimila neina nýja rekstraraðstoð, jafnvel ekki á styrktum svæðum. Ef EFTA-ríki veitir eins og sakir standa þessa tegund aðstoðar samkvæmt gildandi áætlunum, mun stofnunin ennfremur leggja til á grundvelli 1. mgr. 1. gr. í bókun 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól að slík rekstraraðstoð til hagsbóta einu eða fleiri fyrirtækjum í bílaiðnaðinum verði smám saman afnumin.

II. VIÐAUKI

VI. Viðauki

Kostnaðar-hagnaðargreining á verkefnum í bílaiðnaðinum sem njóta aðstoðar

1. BYGGÐAAÐSTOÐ BORIN SAMAN VIÐ SAMKEPPNISRÖSKUN

1.1. Áhrif á atvinnugreinina

Þegar Eftirlitsstofnunin skoðar tillögur EFTA-rikkanna um að veita byggðaaðstoð vegna bílaiðnaðarins skal hún, samkvæmt rammaákvæðunum fyrir bílaiðnaðinn, bera ávinninginn af henni fyrir byggðaðpróun saman við hugsanleg neikvæð áhrif á greinina, t.d. myndun verulegrar umframafkastagetu.

Ennfremur, þar sem bílaiðnaðurinn er viðkvæm atvinnugrein, og mikil hætta á óæskilegri röskun á samkeppni, er nauðsynlegt að tryggja að byggðaaðstoð sé í samræmi við svæðisbundin vandamál sem leitað er lausna á.

Eftirlitsstofnunin hefur sett hámark á aðstoð fyrir hvert svæði sem fellur undir a- eða c-lið 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins. Hins vegar, jafnvel þótt hámark aðstoðarinnar á svæðinu þar sem þróa á verkefnið sé hærri en styrkleiki aðstoðarinnar sem lagt er til að veita í þágu bílafyrirtækisins, telst byggðaaðstoð sem fer yfir raunverulegan umframkostnað viðkomandi fyrirtækis á hinu styrkta svæði, samkeppnisvinnun í þágu styrkta fyrirtækisins samanborið við keppinauta sem ekki fá aðstoð.

Einkum er mikil hætta á óeðlilegri röskun á samkeppni í bílaiðnaðinum vegna þess að alþjóðavæðing og kerfislæg umframafkastageta, sem snertir flesta framleiðendur, leiðir til harðrar verðsamkeppni. Þessi mikla samkeppni verður til þess að lækka hagnaðarprósenta sem aftur neyðir fyrirtæki til að draga stöðugt úr kostnaði. Þar af leiðandi kunna allar ofbætur í tengslum við svæðisbundið óhagraði að hafa neikvæð áhrif á keppinauta sem ekki fá aðstoð. Hættan á óeðlilegri samkeppnisröskun er einnig mikil vegna þess að ríkjum eða viðkomandi svæðum er att út í samkeppni um staðsetningu stórra fjárfestingarverkefna af fjölbjóðlegum bifreiðafyrirtækjum. Því er tilhneiging til að veita óeðlilega háa styrki til slíkra verkefna. Slíkt samkeppnisframboð felur ef til vill ekki aðeins í sér byggðaaðstoð, heldur einnig altæka (horizontal) aðstoð, sérstaka aðstoð og almennar aðgerðir.

Með því að gera nákvæma greiningu á öllum tilvikum ríkisaðstoðar leitast Eftirlitsstofnunin við að takmarka byggðaaðstoð við það sem er bráðnauðsynlegt til að hafa áhrif á staðarval fjárhagslega hagkvæmra verkefna í bílaiðnaðinum og þar með koma í veg fyrir óréttlætianlega röskun á samkeppni.

1.2. Útreikningur á jöfnuðinum

Til að meta tillögu EFTA-ríkis um að veita bílaframleiðanda byggðaaðstoð vegna framkvæmdar á stóru og hreyfanlegu fjárfestingarverkefni, vill stofnunin geta reiknað út að hve miklu leyti aðstoðin tengist kerfislægum hindrunum sem fjárfestir stendur frammi fyrir á styrkta svæðinu. Við þessa útreikninga er notuð aðferð sem kölluð er „kostnaðar-hagnaðargreining“. Þessi aðferð byggist á rannsókn undir yfirskriftinni „The effect of different State aid measures on intra-Community competition“ sem gerð var af Motor Industry Research Unit og birt 1990⁽¹⁾.

Þegar stofnunin reiknar út kostnað eða hagnað sem tengist tilteknum stað setur hún sig að yfirlögðu ráði í spor einkafjárfestis. Með því að bera saman fjárfestingu og rekstrarkostnað á staðnum sem valinn var á styrkta svæðinu við bestu staðsetningu annars staðar, getur stofnunin reiknað út þennan kostnað og hagnað. Síðan er hægt að bera núvirði á útreiknuðum hreinum umframkostnaði af þessari svæðisbundnu staðsetningu saman við núvirði áformaðar byggðaaðstoðar. Jöfnuðurinn milli þessara virða sýndur sem hundradshlutfall af styrkhæfni fjárfestingu er viðfangsefni frekari rannsóknar á áhrifum viðkomandi verkefnis á atvinnugreinina.

⁽¹⁾ Birt af skrifstofu opinberrar útgáfustarfsemi Evrópubandalaganna undir ISBN 92-826-0381-4.

2. KOSTNAÐAR-HAGNAÐARGREINING OG AÐFERÐ STOFNUNARINNAR

2.1. Hvað er kostnaðar-hagnaðargreining?

Kostnaðar-hagnaðargreining er alla jafna aðferðin við að meta hvort verkefni sé æskilegt með því að bera hagnað saman við kostnað. Niðurstöðurnar er hægt að sýna á mismunandi hátt m.a. í formi innri hagnaðar, hreins núvirðis og kostnaðar-hagnaðarhlutfalls. Auk nokkurra hagnýtra aðferða, sem grundvallast á meginreglunni um hvað ráði hegðun einkafjárfestis við eðlilegar markaðsaðstæður, nota einkafyrirtæki og ríkisstofnanir í ríku mæli kostnaðar-hagnaðargreininguna þegar þau meta mjög stór fjárfestingarverkefni.

2.2. Aðferð stofnunarinnar

Stofnunin kys að nota afbrigði af kostnaðar-hagnaðargreiningarlíkaninu til að reikna út hreinan umframkostnað fyrir fyrirtæki í bilaðnaðinum, ef það ákveður að hefja hreyfanlegt fjárfestingarverkefni á svæði sem nýtur byggðaaðstoðar, í staðinn fyrir að velja bestu staðsetningu fyrirtækisins annars staðar⁽¹⁾.

Í fyrsta lagi er gengið úr skugga um hreyfanleika verkefnisins. Bilasamsteypan, sem lagt er til að veita aðstoð, verður að sýna fram á með skýrum og sannfærandi hætti að annað fjárhagslega hagkvæmt staðarval komi til greina vegna verkefnisins. Þetta á augljóslega við um verkefni sem á að hrinda í framkvæmd þar sem engar verksmiðjur eru fyrir (greenfield-verkefni) og stækkunarverkefni sem fela ekki í sér endurnýjun á verksmiðju.

Hafa ber hugfast að hafi fyrirtækið, vegna atvinnuskuldbindinga, ekki um annan fjárhagslega hagkvæman stað að velja til að hrinda verkefninu í framkvæmd, annaðhvort á nýjum stað eða fyrirbyggjandi, þá er ekki hægt að réttlæta byggðaaðstoð vegna staðarvals vegna þess að þá væri hennar yfirhöfuð ekki þörf. Bilasamsteypan myndi samt sem áður hrinda verkefninu í framkvæmd á eina hugsanlega staðnum sem til væri. Óhreyfanleg fjárfestingarverkefni miðast við eitt eftirfarandi markmið: Endurbætur, hagræðingu eða endurnýjun.

En ef um er að ræða algera endurnýjun á tegund (sem hefur eða hefur ekki áhrif á afkastagetu verksmiðjunnar) sem hefur í för með sér niðurrif á öllum gömlum framleiðslulínum og að þeim sé skipt út fyrir nýjar, getur fyrirtækið borið fyrir sig hreyfanleika. Í þessu sambandi getur fyrirtækið freistast til að loka verksmiðjunni og flytja framleiðsluna. Slikar gagngerar endurbætur á fyrirbyggjandi verksmiðju teljast umbreyting⁽²⁾ sem getur átt rétt á byggðaaðstoð. Umbreyting kann að auka eða draga úr heildarafkastagetu verksmiðjunnar. Annar valkostur en umbreyting felst alla jafna í að færa út kvíarnar til annarrar fyrirbyggjandi verksmiðju eða greenfield-verkefni.

Ef „annar hagkvæmur kostur“ fyrirfinnst er verkefnið „hreyfanlegt“. Fyrirtækinu ber að sanna að það uppfylli kröfur um „hreyfanleika“ á grundvelli staðarvalsrannsókna, sem framkvæmdar eru til að kanna mismunandi staði sem koma til greina, og leggja til þann hagkvæmasta. Mikilvægt er að hafa í huga að álitlegasti kosturinn kann að vera staður utan EES. Undir öllum kringumstæðum gengur stofnunin úr skugga um hvort hinn staðurinn sé hagkvæmur, með sérstöku tilliti til markaða sem fyrirtækið miðar fjárfestingu sína við.

Þegar stofnunin metur tillögu um byggðaaðstoð rannsakar hún að lokum hvort sé hægt að flytja tilkynnt verkefni milli staða. Hún getur ekki samþykkt neina byggðaaðstoð til verkefnis, sem væri óþörf, þar sem verkefnið væri ekki hreyfanlegt, í þeim skilningi að fyrirtækið á ekkert raunverulegt val um að hrinda því í framkvæmd annars staðar.

(1) Þar til rammaákvæði bandalagsins voru endurskoðuð varð hinn staðurinn alltaf að vera besta hugsanlega staðsetningin fyrir sama verkefni á óstyrktu svæði. Ef fyrirtækið hafði ekki kannað þann valkost bað framkvæmdastjórnin það um að velja þann stað.

(2) Umbreyting er ekki sama og endurskipulagning sem á eingöngu við um fyrirtæki í erfiðleikum eða staði sem lokað yrði ef fjárfestingarverkefninu væri ekki hrundið í framkvæmd.

Staðarvalsrannsókn, sem gerð er af eða fyrir fjárfesti, veitir að meginreglu til allar nauðsynlegar upplýsingar til að fylla út eyðublöðin fyrir kostnaðar-hagnaðargreiningu. Einnig ber að senda stofnuninni eintak af upphaflegu rannsókninni. Í greiningu sinni er stofnuninni að meginreglu til heimilt að telja með allar fyrirsagnir sem sýna ólíkan kostnað⁽¹⁾ milli tveggja staða sem teknir eru til athugunar. Einu undantekningarnar frá þessu eru annmarkar sem veita rétt á sérstakri aðstoð vegna annars markmiðs (t.d. starfsþjálfun). Önnur frávik geta falist í árafjöldanum sem kostnaðar-hagnaðargreiningin grundvallast á, en stofnunin hefur fastsett hann við annaðhvort þrjú eða fimm ár (sjá þátt 3.3 hér á eftir).

Með kostnaðar-hagnaðargreiningunni er hægt að reikna út hreinan umframkostnað við að stofnsetja verksmiðju á styrktu svæði í staðinn fyrir að velja besta staðinn. Hlutfallið milli núvirðis þessa hreina umframkostnaðar og núvirðis styrkhæfrar fjárfestingar er kallað „svæðisbundinn óhagræðisþáttur“ (regional handicap ratio).

2.3. Greining á áhrifum á markaðinn

Til að greina áhrif byggðaaðstoðar á keppinauta mun stofnunin fyrst skilgreina viðeigandi vörumarkað sem verður fyrir áhrifum af viðkomandi verkefni á evrópskum vettvangi, með tilliti til ríkjandi staðgengdar í framboði og eftirspurn í greininni. Ef staðgengd er mikil milli mismunandi markaðsgeira eða -kima mun stofnunin leggja þessa geira eða kima saman til að greina markaðinn sem skiptir máli. Stofnunin gerir t.d. ekki greinarmun á flestum geirum fólksbílamarkaðarins nema ökutækið sé nægilega sérhæft hvað varðar notkun og framleiðsluáðferð (t.d. ökutæki til notkunar utan vega).

Þar sem flestir bílaframleiðendur framleiða sínar eigin vélar telur stofnunin að viðkomandi markaður fyrir vélaframleiðslu bílaframleiðanda sé ökutækjamarkaðurinn sem vélarnar eru smíðaðar fyrir. Hvað varðar íhlutakerfi eða einingar, sem nú falla einnig undir rammaákvæðin, telur stofnunin þó að til sé sérstakur markaður fyrir hverja þessara íhlutaeininga. Í raun mun bílaframleiðandi eingöngu ákveða að (halda áfram að) framleiða einingu sjálfur eftir að hafa rannsakað kostnaðarhagkvæmni þess samanborið við að láta undirverktaka sjá um að framleiða viðkomandi einingu.

Í tengslum við tilkynningu á heildarverkefni, sem felur í sér framleiðslu á ökutækjum eða vélum, sem og framleiðslu á samsvarandi íhlutaeiningum mun stofnunin skilgreina viðkomandi markaði sem sambland af ökutækjamarkaðinum og mörkuðum fyrir ólíkar einingar.

Áhrifin af byggðaaðstoð verða metin nákvæmlega og flokkuð samkvæmt þremur viðmiðum, þ.e. sem lítil, miðlungs eða mikil áhrif á keppinauta á viðkomandi markaði. Slik greining mun tengjast náið breytingum á afkastagetu og markaðshlutdeild í kjölfar verkefnisins.

Rekstrarleg umframafkastageta sem nú hrjáir bílaframleiðslu á EES hefur orðið til þess að stofnunin hefur tekið harðari afstöðu gagnvart ríkisaðstoð til verkefna sem stuðla að því að auka þennan vanda, án tillits til hvort þau eru framkvæmd á styrktum eða óstyrktum svæðum. Af þessum sökum er heimilt að breyta „svæðisbundna óhagræðisþættinum“ með því að bæta við eða draga frá nokkur prósentustig („svonefnd svæðauppbót“).

Hugtakið umframafkastageta, eftirlit með henni innan samstepunnar og ýmis gildi sem komið er á fyrir svæðauppbót, eru útlistuð ítarlega í þætti 3.4 hér á eftir.

2.4. Skýrsla sérfræðings og trúnaður

Óháður sérfræðingur sér um að kanna hvort annað hagkvæmt staðarval komi til greina og reikna út viðbótarkostnað og -hagnað.

Þar sem niðurstöður kostnaðar-hagnaðargreiningarinnar eru nátengdar upplýsingum sem styrkta fyrirtækið veitir kallar stofnunin til utanaðkomandi sérfræðing til að yfirfara þær. Stofnunin gerir samning við ráðgjafarfyrirtæki sérhæft í bilageiranum sem er valið að undangengnu útboði samkvæmt reglum stofnunarinnar um opinber innkaup.

(¹) Mismunandi fyrirtækjaskattur telst ekki kostnaðarþáttur.

Alger trúnaður gildir um flestar upplýsingar og tæknileg gögn sem styrkþegi sendir stofnuninni vegna kostnaðar-hagnaðargreiningarinnar. Við kostnaðar-hagnaðargreininguna eru notaðar nákvæmar upplýsingar um rekstrarkostnað og fjárfestingarkostnað vegna verkefnisins og aðrar trúnaðarupplýsingar um áform fyrirtækisins um sölu, framleiðslu og afkastagetu, sem allar kunna lögum samkvæmt að falla undir viðskiptaleynd. Ráðgjafar fyrirtækið sem stofnunin leitar til er samkvæmt samningsákvæðunum bundið þagnarskyldu og getur verið beitt þungum févítum og látið sæta ábyrgð ef það brýtur hana. Stofnunin getur einnig veitt styrkþega tryggingu fyrir því að skjöl sem merkt eru trúnaðarmál verði ekki látin í hendur óviðkomandi.

3. FRAMKVÆMD (ÚTSKÝRING Á AÐFERÐINNI)

3.1. Svæðisbundin markmið og önnur markmið styrkta verkefnisins

Áður en greiningin hefst er mikilvægt að ákvarða hvort verkefnið þjónar eingöngu svæðisbundnu markmiði eða einnig einhverju öðru markmiði sem á rétt á styrk samkvæmt leiðbeiningunum í rammaákvæðunum um bílaiðnaðinn. Ef verkefnið fær einnig aðstoð samkvæmt öðrum markmiðum (t.d. á sviði umhverfisverndar, rannsókna og þróunar eða starfsþjálfunar) er mikilvægt að tryggja að styrkhæf útgjöld og kostnaðar-hagnaðargreiningin feli ekki í sér neinn þessara þátta þar sem þau fá aðskilda styrki. Staðan er nokkuð frábrugðin þegar um er að ræða nýsköpun í tengslum við fjárfestingu. Til slíkra útgjalda er heimilt að veita bæði byggða- og nýsköpunaraðstoð.

3.2. Samanburður: Annað staðarval fyrir verkefnið

Stofnunin rannsakar gaumgæfilega verksmiðjuna, sem valin er til samanburðar vegna verkefnisins, enda er hún lykilatriði í greiningunni, og sérfræðingar geta véfengt val hennar, eins og allar aðrar upplýsingar eða tæknileg gögn frá fyrirtækinu:

- að meginreglu til er fyrirtækið beðið um að útvega fullkomið eintak af rannsókninni á staðarvali fyrir verkefnið sem veitir upplýsingar um að einn eða fleiri staður hafi verið skoðaður áður en endanlegur staður er valinn,
- ef fullkomin rannsókn var ekki gerð verður fyrirtækið⁽¹⁾ að leggja fram nægilega nákvæmar upplýsingar til að sýna fram á að það hafi markvisst leitað að öðrum stað, sem til skamms tíma hefði verið ódýrari, en ekki verið valinn af sérstökum ástæðum og síðan verða sérfræðingar stofnunarinnar að yfirfara þessar upplýsingar.

Í kostnaðar-hagnaðargreiningu stofnunarinnar, er samanburðarverksmiðjan eða viðmiðunarþátturinn að meginreglu til á EES eða í einu af löndum Mið- og Austur-Evrópu, ef fjárfestingin miðar að framleiðslu ökutækja eða bílaihlua sem eiga að verulegu leyti að fara á Evrópumarkað⁽²⁾. Í þeim fåu tilvikum þar sem fyrirtækið ber aðeins einn evrópskan stað saman við stað utan Evrópu, sem það myndi vilja flytja inn ökutæki frá, kann kostnaðar-hagnaðargreiningin að verða að miðast við ímyndaðan valkost. Í tilvikum þar sem fyrirtækið getur sýnt fram á að eigi að selja meira en helming framleiðslunnar utan Evrópu má samanburðarverksmiðjan fyrir kostnaðar-hagnaðargreiningu vera annars staðar en í Evrópu.

Ef samanburðarstaðurinn sem fyrirtækið hefur valið er á öðru styrktu svæði á EES, sem undanþágurnar í 3. mgr. 92. gr. EB-sáttmálans eða 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins eiga við um, skiptir hugsanlegur munur á aðstoðarhámarki ekki máli fyrir kostnaðar-hagnaðargreiningu; sá munur telst ekki hafa áhrif á endanlega niðurstöðu greiningarinnar.

⁽¹⁾ Framleiðendur ihlutakerfa sem eiga að koma sér fyrir í nágrenni ökutækjaverksmiðjunnar myndu alla jafna ekki eiga að gera slíka könnun. Valkosturinn er þannig sami staður og fyrir ökutækjaframleiðandann. Bílasamsetningarverksmiðja sem hefur átt í samkeppni við aðra staði mun hins vegar ekki eiga aðgang að staðarvals rannsókn bílafyrirtækisins.

⁽²⁾ Hægt er að framkvæma rannsóknina á hreyfanleika fjárfestingarinnar og kostnaðar-hagnaðargreininguna á grundvelli ólíkra samanburðarstaða.

3.3. Þættir sem teknir eru til greina⁽¹⁾

Eins og fram kemur hér að framan eru allar upplýsingar og tæknileg gögn sem fyrirtækið leggur fram rannsókuð og sannprófuð af stofnuninni og sérfræðingum hennar. Almenn viðmiðunargögn (verðbólguþig, meðallaun í greininni í mismunandi löndum, o.s.frv.) eru borin saman við tiltækar tölfraðilegar upplýsingar á EES-vettvangi.

Í kostnaðar-hagnaðargreiningunni er mismunandi fjárfestingarkostnaður skoðaður og hugsanlegur rekstrarkostnaður í þrjú ár fyrir starfandi verksmiðjur eða fimm ár fyrir greenfield-verkefni, frá fyrsta ári þegar framleiðsla á nýjum ökutækjum eða vélum hófst, bæði í verksmiðjunni á styrkta svæðinu og samanburðarverksmiðjunni.

Leggja ber áherslu á að hugtakið „greenfield“-verkefni vísar til algerlega „nýs“ staðar á svæði sem er einnig nýtt fyrir framleiðandann. Það kallar m.a. á uppbyggingu undirstöðumannvirkja, flutningatækni, ráðningu og markvissa þjálfun nýs starfsfólks og þróun á neti birgja á svæðinu. Ef önnur verksmiðja í sömu samsteypu sem komið hefur verið á fót í nágrenninu getur annast þessa þætti telst verkefnið vera útfærsla á fyrirbyggjandi starfsstöðvum, jafnvel þótt það sé í raun á „ósnotnum stað“ („greenfield“)⁽²⁾.

Að tillögu sérfræðinga var kveðið á um þriggja eða fimm ára tímabil, sem eðlilegasta tímann fyrir fyrirtækið til að ná sér eftir upphafskostnað, allt eftir eðli verkefnisins. Stækkun eða breyting á fyrirbyggjandi starfsstöð kallar ævinlega á styttri tíma til að ná fullum afköstum en í greenfield-verksmiðjum þar sem þjálfunarferlið er hægara.

Stofnunin ætlast til að fyrirtækin færi sönnur á að með tímanum dragi úr hreinu rekstraróhagræði til að sýna fram á að staðið hafi verið skynsamlega að staðarvali sem alla jafna grundvallast á sambærilegum ávinningi til langs tíma af staðnum sem fjárfestir hefur valið, andstætt öðrum hugsanlegum stöðum.

Í kostnaðar-hagnaðargreiningunni eru eftirtaldir þættir teknir til greina:

- *Mismunandi fjárfestingarkostnaður*

Greina ber nákvæmlega frá mismuni á viðbótarfjárfestingarkostnaði⁽³⁾ bilasamsteypunnar milli hvors staðar um sig. Að minnsta kosti fimm kostnaðarflokkar eru greindir: Land, byggingar og mannvirki, vélar og búnaður, tæki og steypumót sem og verkfæri seljenda. Aðra flokka má greina ef þeir samsvara eignum sem verða afskrifaðar á endingartíma þeirra. Bilafyrirtækið skal skýra Eftirlitsstofnuninni frá þessum mismun og leggja fram öll tiltæk stuðningsgögn (að meðtöldum tæknilegum uppdráttum af verksmiðjunni fyrir og eftir fjárfestingu).

Alla jafna kallar mismunur á fjárfestingu tveggja samanburðarverksmiðja á að sérfræðingar stofnunarinnar heimsæki staðina. Rannsókn á þessum þáttum er einnig afgerandi til að greina fyrirstöðu í afkastagetu styrktu verksmiðjunnar í tilvikum þar sem um er að ræða aukningu á afkastagetu.

Greining á óhagræði vegna fjárfestingar leiðir í ljós að hve miklu leyti staðsetning á styrkta svæðinu er fyrirtækinu hagstæð eða óhagstæð allt eftir því hvort fjárfestingar sem þörf hefði verið á í samanburðarverksmiðjunni eru dýrari eða ódýrari en raunverulegar fjárfestingar í verksmiðjunni á styrkta svæðinu.

⁽¹⁾ Þessi hluti skilst betur ef hann er lesinn með hliðsjón af eyðublaðum fyrir kostnaðar-hagnaðargreiningu sem um getur í 5. hluta hér á eftir.

⁽²⁾ Ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 96/666/EB, Stjtið. EB L 308, 29.11.1996, bls. 46.

⁽³⁾ Fjárfestingarkostnaður kann að vera meiri en styrkhæfur kostnaður, sem er skilgreindur í gildandi áætlun um byggðaaðstoð.

- *Mismunandi rekstrarkostnaður*

Einnig ber að rannsaka nákvæmlega mismunandi rekstrarkostnað fyrstu heilu þrjú eða fimm ár framleiðslunnar. Í stuðningsgögnunum ber að greina á milli eðlilegs og viðvarandi kostnaðarmismunar og mismunandi upphafskostnaðar fyrir hvern flokk. Upplýsingar skulu veittar í gjaldmiðli þess EFTA-rikis sem veitir aðstoðina (áætlað gjaldeyrisingi) og á núvirði fyrir liðin ár eða föstu verði fyrir komandi ár. Þeir þættir sem venjulega eru teknir til greina eru:

- Launakostnaður: Mismunandi launaútgjöld vegna framleiðslu með hámarksframleiðni, sem má sundurliða í mismunandi kauptaxta, vinnustundir og mannafla.
- Íhlutar/efni: Mismunandi kostnaður íhluta og rekstrarvara, að teknu tilliti til ráðstafana sem birgjar á staðnum gera, stefnu í miðstýrðum innkaupum, o.s.frv.
- Skrár: Mismunandi fjármögnunarkostnaður vegna geymslu á móttæknum vörum og fullunnum vörum í kjölfar staðarvals (þ.e. mismunandi dagafjöldi vegna geymslu í verksmiðjunni og í flutningi).
- Flutningur: Mismunandi áfallinn kostnaður á bílafyrirtækið vegna aðseturs verksmiðjunnar á jaðarsvæði (bæði hvað varðar móttæknar vörur og fullunnar vörur) sem leiðir af ólíkum vegalengdum og flutningskostnaði á einingu;
- Annað rekstraróhagráði: Mismunandi kostnaður, t.d. á þjónustu og ábyrgðum.

3.4. Endanleg niðurstaða kostnaðar-hagnaðargreiningarinnar: Svæðisbundið óhagráði samantoríð við styrkleika aðstoðar

Með kostnaðar-hagnaðargreiningarlíkaninu fæst mismunur á hreinum umframkostnaði milli þessara tveggja staða. Nafnvirði skal afreiknað með því að nota gildandi viðmiðunarvexti viðkomandi EFTA-rikis við upphaf verkefnisins. Þegar rekstrarlegt óhagráði er sýnt í föstum verðum, er nafnvirði þessa óhagráðis afreiknað með raunvöxtum, sem jafngilda viðmiðunarvöxtum að fráðregnu verðbólguþiggi í viðkomandi landi.

Stofnunin athugar einnig hvort áætlun um byggðaaðstoð sé rétt beitt í tengslum við styrkhæf útgjöld. „Styrkleiki aðstoðar“ sem stofnunin leggur til grundvallar ákvörðun í tengslum við aðstoðarverkefnið er hlutfallið milli afreiknaðrar aðstoðar og afreiknaðra styrkhæfra fjárfestinga með því að nota viðmiðunarvexti. Þessi styrkleiki aðstoðar er síðan gefinn upp í hreinu styrksígildi.

Þegar núvirði styrkhæfu fjárfestingarinnar er deilt upp í hreinan umframkostnað á núvirði fæst „svæðisbundna óhagráðið“.

Þessi „svæðisbundni óhagráðisþáttur“ er borinn saman við „styrkleika aðstoðar“ sem er gefinn upp sem vergt styrksígildi á grundvelli tillögu EFTA-rikisins. Með því að bera saman báða þætti er hægt að setja fram eftirfarandi upphafstillögu:

- ef styrkleiki aðstoðar er vel undir svæðisbundna óhagráðisþættinum má telja að bílafyrirtækið muni ekki fá óréttlæt看lega aðstoðarupphæð; aðstoðin er til að bæta að hluta fjárhagslegt óhagráði vegna staðarvals,
- ef styrkleiki aðstoðar er vel yfir svæðisbundna óhagráðisþættinum má gera ráð fyrir, á þessu stigi greiningarinnar, að bílafyrirtækið kunni að fá óréttlæt看lega aðstoðarupphæð; aðstoðin kann að verða notuð til að ofbæta fjárhagslegt óhagráði af staðarvali,
- ef styrkleiki aðstoðar er í samræmi við svæðisbundna óhagráðið mun greiningin á áhrifum á markaðinn leiða í ljós hvort unnt sé að fallast á tillögunu.

3.5. Greining á áhrifum á markaðinn: „Svæðauppþótin“

Þegar stofnunin metur byggðaaðstoð leggur hún, að teknu tilliti til núverandi umframafkastagetu í evrópska bilaiðnaðinum, sérstaka áherslu á framleiðslugetu styrkta bilaframleiðandans⁽¹⁾ „fyrir“ og „eftir“ fjárfestingu og ástandið í þeim geira bilamarkaðarins sem verður fyrir áhrifum í kjölfar styrkta verkefnisins.

Ef tillögur um aðstoð til styrktar fjárfestingum kunna að auka erfiðleikana í tengslum við umframafkastagetu í atvinnugreininni má breyta þeim með því að lækka „svæðisbundna óhagræðispáttinn“ um allt að tvö stig. Þetta getur þýtt að stofnunin verði að hefja málsmeðferð samkvæmt 2. mgr. 1. gr. í bókun 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól jafnvel þótt fyrirhuguð aðstoð ofbæti ekki svæðisbundna óhagræðið.

Hins vegar getur verkefni sem stuðlar að heildarumbótum á umframafkastagetu sem hefur áhrif á iðnaðinn fengið allt að fjögurra stiga aukningu (á styrktum svæðum) vegna svæðisbundins óhagræðis samkvæmt kostnaðar-hagnaðargreiningu.

„Svæðauppþót“ er sem hér segir:

Uppbótarþáttur		
Áhrif á keppinauta	Héruð sem falla undir a-lið 3. mgr. 61. gr.	Héruð sem falla undir c-lið 3. mgr. 61. gr.
óveruleg	+ 4	+ 2
miðlungs	+ 2	+ 1
mikil	- 1	- 2

Athugasemd: „Svæðauppþótin“ er gefin upp í prósentustigum sem bætast við (eða dragast frá) í matinu á „svæðisbundna óhagræðispáttinum“ í kostnaðar-hagnaðargreiningunni.

Nauðsynlegt er að greina á milli svæða sem vísað er til í a-lið 3. mgr. 61. gr. og svæða í c-lið 3. mgr. 61. gr. til að taka tillit til ólíkra aðstæðna á svæðunum og auka hvetjandi áhrif byggðaaðstoðar á hugsanlega fjárfesta.

4. Málsmeðferð

4.1. Fyrirframtilkynning

EFTA-rikin geta haft sambandi við Eftirlitsstofnunina áður en þau tilkynna aðstoð til þess að tryggja að tilkynningin verði eins nákvæm og við verður komið. Þetta á einkum við þegar eðli tiltekinna aðstoðarráðstafana er óljóst, þegar ráðstöfunin þjónar fleiri en einu markmiði, þegar vafi leikur á um hvort þörf er á kostnaðar-hagnaðargreiningu eða þegar fyrirtæki hefur ekki gert staðarvalsrannsókn.

4.2. Tilkynning

EFTA-rikinu ber, með aðstoð styrkta fyrirtækisins, að fylla út staðlaða tilkynningareyðublaðið (sbr. 6. tl. í 23.2.2. í leiðbeiningunum) og eyðublaðin fyrir kostnaðar-hagnaðargreiningu, og láta nauðsynleg gögn fylgja með.

(1) Ef um er að ræða iðlutaeyningar mun stofnunin ekki taka tillit til umframafkastagetu þar sem ekki er búist við að aðalíhlutabirgjar fjárfesti í nýrri afkastagetu nema þeir séu með fasta kaupsamninga.

4.3. Mat

Þegar Eftirlitsstofnunin hefur skráð tilkynninguna mun hún láta EFTA-rikið vita eins fljótt og auðið er og að jafnaði innan 15 virkra daga um allar upplýsingar⁽¹⁾ sem kann að vanta til þess að tilkynningin teljist fullnægjandi, þannig að hægt sé að meta öll málsvik. Á sama tíma mun hún leggja til við EFTA-rikið að fundur verði haldinn í stofnuninni, eða á staðnum þar sem fjárfest verður, til að ræða upplýsingar sem þegar hafa borist eða sem munu berast.

Við það tækifæri getur EFTA-rikið og stofnunin notið aðstoðar viðeigandi sérfræðinga þannig að unnt sé að ræða allar tæknilegar og fjármálalegar upplýsingar í smáatriðum. Á fundinum mun stofnunin greina frá þeim upplýsingum sem vantar til þess að hægt sé að meta málið að fullu og viðkomandi aðilar koma sér saman um fylgiskjöl sem ber að leggja fram og tímaáætlun fyrir ákvörðunartöku. Í kjölfar fundarins⁽²⁾, mun stofnunin staðfesta skriflega endanlega beiðni um nánari upplýsingar.

Þegar viðbótarupplýsingarnar, sem uppfylla kröfur stofnunarinnar, hafa borist mun ákvörðunin alla jafna vera tekin innan 30 virkra daga fyrir tilkynnta aðstoð samkvæmt samþykktri áætlun eða áætlunum eða innan tveggja mánaða ef um er að ræða sérstaka aðstoð.

Innan þess tímafrests mun stofnunin hins vegar veita EFTA-rikinu kost á að endurskoða kostnaðar-hagnaðargreininguna, með aðstoð sérfræðinga ef við á, á fundi í Brussel. Allar villur og mistúlkanir verður þá hægt að leiðrétta áður en endanleg gerð er samin.

5. EYÐUBLÖÐ FYRIR KOSTNAÐAR-HAGNAÐARGREININGU OG ORÐALISTI

Eyðublöðin sem á að nota eru enska útgáfan í II. viðauka við rammaákvæði bandalagsins fyrir ríkisaðstoð í bílaiðnaðinum í *Stjórnartíðindum Evrópubandalagsins* C 279, 15.9.97, bls. 17-44⁽³⁾.

(1) Að því gefnu að hvert mál hafi sín séreinkenni, er eðlilegt að gera ráð fyrir að tilkynningin veiti ekki allar upplýsingar um tæknilega og fjárhagslega þætti verkefnisins. Í málum þar sem EFTA-rikin leita til stofnunarinnar fyrir tilkynningu, er auðvitað takmörkuð þörf á viðbótarupplýsingum.

(2) Ef fyrirtækið telur að um verulegan mun sé að ræða á fjárfestingarkostnaði milli tveggja fyrirliggjandi staða, kann einnig að reynast nauðsynlegt að sérfræðingar stofnunarinnar heimsæki báða staðina.

(3) Í þessum skilningi merkið orðið „framkvæmdastjórn“ „Eftirlitsstofnun EFTA“ og orðið „aðildarríki“ skal merkja „EFTA-riki“.

Heimild til að veita ríkisaðstoð samkvæmt 61. gr.
EES-samningsins og 3. mgr. 1. gr. í bókun 3
við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól

2000/EES/21/04

Ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA um að hreyfa ekki andmælum

Ákvörðunin var samþykkt:	15. mars 2000
EFTA-ríki:	Noregur
Aðstoð nr.:	99-008
Titill:	Stök styrkveiting til Miljøbil Grenland AS (fyrirtæki sem annast eignarleigu á rafknúnum bifreiðum)
Markmið:	Aðstoð til umhverfisverndar
Lagastoð:	Styrkir úr sveitar- og framkvæmda-sjóðnum „Vekst i Grenland“ (ViG), sem miðar að endurskipulagningu á Grenlandssvæðinu, og úr sveitarsjóðnum “Grenlandskommunenenes Nærings- og Infrastrukturfond” (GreKoNi), sem miðar að uppbyggingu og þróun fyrir-tækja á Grenlandssvæðinu
Upphæð aðstoðar:	1 850 000 NOK
Gildistími:	Stök styrkveiting

Ákvörðunin var samþykkt:	1. mars 2000
EFTA-ríki:	Noregur
Aðstoð nr.:	00-001
Titill:	Ný áætlun um þjálfunaraðstoð
Markmið:	Aðstoð vegna þjálfunar
Lagastoð:	Lög nr. 9 frá 27. júní 1947 um aðgerðir til að efla atvinnu, 15., 16. og 17. gr.
Styrkleiki aðstoðar	25 – 75%, allt eftir aðsetri og stærð fyrirtækisins og hvort um er að ræða sérstaka starfsþjálfun eða almenna þjálfun
Upphæð aðstoðar:	Áætluð fjárveiting fyrir árið 2000: 130 milljónir NOK
Gildistími:	Ótilgreindur

EFTA-DÓMSTÓLLINN

**Beiðni um ráðgefandi álit EFTA-dómstólsins frá Héraðsdómi 2000/EES/21/05
Reykjavíkur samkvæmt fyrirmælum hans frá 13. janúar 2000 í málinu
Lánasýsla ríkisins gegn Fjárfestingarbanka atvinnulífsins hf.**

(Mál E-1/00)

Héraðsdómur Reykjavíkur hefur sent EFTA-dómstólnum beiðni, sem barst skrifstofu dómstólsins 7. febrúar 2000, um ráðgefandi álit í málinu Lánasýsla ríkisins gegn Fjárfestingarbanka atvinnulífsins hf.

Er það samrýmanlegt samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, einkum 4., 40., 42. og 61. gr. hans, að í landslögum ríkis sem aðild á að samningnum sé kveðið á um:

- a. Að lántakandi sem nýtur ábyrgðar ríkissjóðs skuli greiða ábyrgðargjald af lánum sem hann tekur hjá aðilum í öðrum aðildarríkjum samningsins en ekki af lánum sem hann tekur hjá innlendum aðilum?
- b. Að lántakandi sem nýtur ábyrgðar ríkissjóðs skuli greiða hærra ábyrgðargjald af lánum sem hann tekur hjá aðilum í öðrum aðildarríkjum samningsins en af lánum sem hann tekur hjá innlendum aðilum?

**Beiðni um ráðgefandi álit EFTA-dómstólsins frá Oslo byrett 2000/EES/21/06
(borgardómur Óslóar) frá 22. febrúar 2000 í máli Allied Colloids,
o.fl. gegn norska ríkinu, en í fyrirsvári er ráðuneyti sveitarstjórna og
byggðapróunar**

(Mál E-2/00)

Oslo byrett hefur sent EFTA-dómstólnum beiðni, sem barst skrifstofu dómstólsins 25. febrúar 2000, um ráðgefandi álit í máli Allied Colloids, o.fl. gegn norska ríkinu, en í fyrirsvári er ráðuneyti sveitarstjórna og byggðapróunar, viðvíkjandi eftirfarandi spurningu:

Veitir sameiginlega yfirlýsingin, sem samþykkt var á fundi sameiginlegu EES-nefndarinnar þann 22. júní 1995, varðandi XV. kafla II. viðauka, II. viðauki með áorðnum breytingum, við EES-samninginn, Noregi heimild til að koma á merkingarskyldu fyrir pólýakrýlamið, sem inniheldur afgangsefnið akrýlamið undir 0,1%, sbr. tilskipun ráðsins 67/548/EBE frá 27. júní 1967, með áorðnum breytingum, og tilskipun ráðsins 88/379/EBE frá 7. júní 1988, með áorðnum breytingum?