URZĄD OCHRONY KONKURENCJI I KONSUMENTÓW

Wyniki monitorowania pomocy publicznej udzielonej spółkom motoryzacyjnym prowadzącym działalność gospodarczą na terenie specjalnych stref ekonomicznych

(stan na 30 czerwca 2021 r.)

Warszawa, listopad 2021 r.

1. Wstęp

W toku negocjacji akcesyjnych zostały ustalone szczególne warunki korzystania z pomocy publicznej w formie zwolnienia z podatku dochodowego przedsiębiorców, którzy przed 1 stycznia 2001 r. otrzymali zezwolenie na prowadzenie działalności gospodarczej na terenie specjalnej strefy ekonomicznej (SSE) na podstawie ustawy z dnia 20 października 1994 r. o specjalnych strefach ekonomicznych (Dz. U. z 2020 r., poz. 1670). Warunki te zostały określone w Załączniku XII do Aktu Przystąpienia. W celu zapewnienia przejrzystości oraz spełnienia warunków zawartych w Akcie Przystąpienia, strona polska została zobowiązana do przekazywania Komisji Europejskiej półrocznych sprawozdań z monitorowania pomocy udzielonej beneficjentom prowadzącym działalność na terenie specjalnych stref ekonomicznych w sektorze motoryzacyjnym. Powyższy obowiązek zawarty jest w pkt 5.1 lit. c Załącznika XII do Aktu Przystąpienia. Obecne sprawozdanie jest trzydziestym trzecim z kolei przygotowanym przez Urząd w ramach ww. obowiązków.

Przed 1 stycznia 2001 r. przyznano prawo do zwolnień podatkowych czterem spółkom, które prowadziły działalność w sektorze motoryzacyjnym na terenie specjalnych stref ekonomicznych. W dniu 30 czerwca 2021 r. istniały trzy podmioty:

- Volkswagen Motor Polska Sp. z o.o.,
- FCA Powertrain Poland Sp. z o.o. (poprzednio Fiat Powertrain Technologies Poland Sp. z o.o., wcześniej Fiat Powertrain Polska Sp. z o.o., Fiat-GM Powertrain Polska Sp. z o.o.),
- Opel Manufacturing Poland Sp. z o.o. (poprzednio General Motors Manufacturing Poland Sp. z o.o., wcześniej Opel Polska Sp. z o.o.).

Czwarta spółka realizująca inwestycję w specjalnej strefie ekonomicznej, General Motors Powertrain Poland Sp. z o.o. (wcześniej Isuzu Motors Polska Sp. z o.o.), została w dniu 4 listopada 2013 r. przejęta przez General Motors Manufacturing Poland Sp. z o.o. (obecnie Opel Manufacturing Poland Sp. z o.o.). Ze względu na brak możliwości ustalenia wartości pomocy publicznej udzielonej na poszczególne inwestycje pierwotnych spółek po ich połączeniu, w niniejszym raporcie pomoc udzielona w ramach obydwu inwestycji jest podana łącznie.[1]

Poniższe zestawienie zawiera wyniki monitorowania pomocy publicznej udzielonej ww. podmiotom wg stanu na koniec czerwca 2021 r.

[1] Prawidłowość powyższego sposobu obliczania wartości pomocy została potwierdzona przez Komisję Europejską w nieoficjalnej korespondencji pomiędzy UOKiK a Komisją.

2. Warunki dopuszczalności pomocy

Zgodnie z postanowieniami zawartymi w Załączniku XII do Aktu Przystąpienia całkowita wartość pomocy publicznej dla inwestycji regionalnych udzielonej przedsiębiorstwom prowadzącym działalność w sektorze motoryzacyjnym[2] nie może przekroczyć wartości 30% kwalifikujących się kosztów inwestycyjnych. Do obliczania intensywności pomocy uwzględnia się pomoc otrzymaną od dnia 1 stycznia 2001 r. Koszty kwalifikujące się do objęcia pomocą określa się zgodnie z Wytycznymi w sprawie krajowej pomocy regionalnej (Dz. Urz. C 74 z 10.03.1998 r.). Do obliczeń mogą być brane tylko te koszty, które zostały poniesione w trakcie obowiązywania zezwolenia lub w ramach programu formalnie przyjętego przez spółkę do dnia 31 grudnia 2002 r. Koszty te mogą być uwzględniane jedynie w zakresie, w jakim zostały faktycznie poniesione w okresie pomiędzy dniem wejścia w życie ustawy z dnia 20 października 1994 r. o specjalnych strefach ekonomicznych a dniem 31 grudnia 2006 r. Całkowita wartość kosztów kwalifikujących się do pomocy dla poszczególnych beneficjentów, możliwych do uwzględnienia przy ustalaniu dopuszczalnej intensywności, została wykazana w sprawozdaniu wg stanu na dzień 31 grudnia 2006 r. Wynika stąd, że zmiany poziomu intensywności pomocy nastąpią jedynie w przypadku zmian w wartości udzielonej pomocy.[3]

3. Metodologia obliczeń

W celu ustalenia intensywności pomocy otrzymanej przez daną spółkę, zarówno wartości poniesionych wydatków jak i otrzymanej pomocy zostały zdyskontowane na dzień wydania zezwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej na terenie strefy przez spółkę. Do dyskontowania otrzymanej pomocy i poniesionych wydatków zastosowano średniomiesięczną stopę sześciomiesięcznego kredytu udzielanego na warszawskim rynku międzybankowym (WIBOR), następnie stopę referencyjną ustalaną przez Komisję Europejską, a obecnie stopę dyskontową ustalaną na podstawie stopy bazowej publikowanej przez Komisję. Szczegółowy sposób dyskontowania został określony w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 grudnia 2008 r. w sprawie pomocy publicznej udzielanej przedsiębiorcom działającym na podstawie zezwolenia

[2] W rozumieniu załącznika C Wielosektorowych zasad ramowych dotyczących pomocy regionalnej na rzecz dużych projektów inwestycyjnych (Dz. Urz. (WE) C 70 z 19.03.2002 r.).

[3] Wzrost intensywności pomocy udzielonej General Motors Manufacturing Poland (obecnie Opel Manufacturing Poland) nastąpił ponadto w momencie uwzględnienia pomocy otrzymanej wcześniej przez przejętą w listopadzie 2013 r. spółkę General Motors Powertrain Poland.

na prowadzenie działalności gospodarczej na terenach specjalnych stref ekonomicznych (Dz. U. z 2019 r., poz. 121).[4]

Natomiast zgodnie z Wytycznymi w sprawie krajowej pomocy regionalnej (Dz. Urz. C 74 z 10.03.1998 r.) w celu obliczenia intensywności pomocy wartość pomocy należy wyrazić w ekwiwalencie dotacji netto (EDN), czyli po uwzględnieniu opodatkowania podatkiem dochodowym. W przypadku ulgi w podatku dochodowym EDN jest równe ekwiwalentowi dotacji brutto (EDB). Do jej obliczenia przyjmuje się dochód uzyskany z działalności gospodarczej prowadzonej na terenie strefy w ramach zezwolenia. Ponadto w ustawie z dnia 2 października 2003 r. o zmianie ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych i niektórych ustaw (Dz. U. Nr 188, poz. 1840 ze zm.) wskazano możliwość pomniejszania uzyskanego dochodu o poniesione wcześniej straty.

W przypadku ulgi w podatku od nieruchomości oraz umorzenia zaległości w podatku od nieruchomości EDN jest niższy w stosunku do EDB. Różnicę stanowi kwota podatku dochodowego, którą spółka zapłaciłaby przy uwzględnieniu uzyskanej korzyści w spłacie podatku od nieruchomości (umorzenia zaległości w podatku od nieruchomości zwiększającego przychody lub ulgi w podatku od nieruchomości zmniejszającej koszty), pomniejszona o kwotę podatku dochodowego, którą zapłaciłaby gdyby z ulgi nie korzystała.

4. Wyniki monitorowania

W tabeli 1 przedstawione zostały m.in. syntetyczne informacje o wartości pomocy otrzymanej od dnia 1 stycznia 2001 r. do dnia 30 czerwca 2021 r. oraz kosztach faktycznie poniesionych od dnia wydania zezwolenia do dnia 31 grudnia 2006 r. Prezentowane dane zostały opracowane na podstawie informacji przedłożonych przez poszczególne spółki. Każda z nich zatrudnia powyżej 250 pracowników (żadna ze spółek nie należy do kategorii małych lub średnich przedsiębiorstw).

[4] Ze względu na to, że spółka General Motors Manufacturing Poland korzystała z pomocy udzielanej w związku z dwiema inwestycjami w specjalnych strefach ekonomicznych (własną i przejętej spółki General Motors Powertrain Poland), w przypadku których występują dwa różne momenty wydania zezwolenia na działalność w strefie (a więc dwie różne daty uwzględniane przy dyskontowaniu), w niniejszym raporcie przyjęto następujący sposób dyskontowania pomocy udzielonej po połączeniu spółek General Motors (tj. po 4 listopada 2013 r.): wartość pomocy jest dzielona na dwie części proporcjonalnie do kosztów kwalifikowanych poniesionych przez każdą z dwóch spółek, a następnie każda część jest dyskontowana na dzień właściwy dla danej spółki.

Tab. 1.
Zestawienie wyników

Lp.	Nazwa spółki, specjalna strefa ekonomiczna	Data wydania zezwolenia	Data rozpoczęcia działalności	Całkowita liczba zatrudnionych (30.06.2021)	Nominalna wartość całkowitych kosztów kwalifikowanych[5] [mln PLN]	Zdyskontowana wartość całkowitych kosztów kwalifikowanych [mln PLN]	Nominalna wartość sumy otrzymanej pomocy [mln PLN] (30.06.2021)	Zdyskontowana wartość sumy otrzymanej pomocy [mln PLN] (30.06.2021)	Intensywność pomocy [%] (i/g)
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
1.	Opel Manufacturing Poland, Katowicka SSE (2 inwestycje)[6]	27.09.1996, 29.04.1997	11.07.1996, 14.06.1999	2 348	2 888,4	1 601,2	687,5	169,2	10,6[7]
2.	Volkswagen Motor Polska, Legnicka SSE	23.06.1999	13.05.1998	1 234	1 126,0	868,0	595,9	228,6	26,3
3.	FCA Powetrain Poland, Katowicka SSE[8]	27.10.2000	01.12.2000	1 073[9]	1 353,6	986,7	494,1	241,3	24,5

Źródło: Opracowano w UOKiK na podstawie danych przedłożonych przez spółki.

[5] Wartość wydatków kwalifikujących się do objęcia pomocą w rozumieniu pkt 4.5, 4.6 Wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej (Dz. Urz. C 74 z 10.03.1998 r., s. 9-31) faktycznie poniesionych do dnia 31 grudnia 2006 r.

[6] W dniu 18 lutego 2005 r. nastąpiła zmiana nazwy spółki Opel Polska Sp. z o.o. na General Motors Manufacturing Poland Sp. z o.o.; w dniu 4 listopada 2013 r. spółka ta przejęła General Motors Powertrain Poland Sp. z o.o. (przed 26 kwietnia 2013 r. działającą pod nazwą Isuzu Motors Polska sp. z o.o.). Od 30 sierpnia 2017 r. spółka nosi nazwę Opel Manufacturing Poland Sp. z o.o. W tabeli podano łączne wartości kosztów i otrzymanej pomocy po połączeniu spółek.

[7] Wg informacji przekazanych przez Ministerstwo Finansów spółka General Motors Manufacturing Poland wykazała w zeznaniu podatkowym za 2016 rok niższą wartość dochodu zwolnionego z tytułu prowadzenia działalności w specjalnych strefach ekonomicznych na podstawie zezwoleń wydanych przed 1 stycznia 2001 r. (co oznacza również niższą wartość udzielonej pomocy) niż w informacji przekazanej przez spółkę do UOKiK. Wartość ta dotyczyła całego 2016 roku, natomiast informacje przekazane przez spółkę były rozliczane wg dat wygaśnięcia poszczególnych zezwoleń wydanych przed 1 stycznia 2001 roku.

[8] W dniu 23 sierpnia 2010 r. nastąpiła zmiana nazwy spółki Fiat-GM Powertrain Polska Sp. z o.o. na Fiat Powertrain Polska Sp. z o.o., następnie 30 grudnia 2011 r. spółka ta została przejęta przez Fiat Powertrain Technologies Poland Sp. z o.o. Od 1 kwietnia 2015 r. ostatnia z wymienionych spółek nosi nazwę FCA Powertrain Poland Sp. z o.o.

[9] Stan na dzień 30.06.2017 r. (spółka FCA Powertrain Poland poinformowała, że nie otrzymuje już pomocy publicznej, w związku z tym podano ostatnie dane na temat stanu zatrudnienia przekazane przez spółkę).

Jako pierwsza zezwolenie otrzymała spółka Opel Polska – obecnie Opel Manufacturing Poland. Spółka ta poniosła największe wydatki inwestycyjne kwalifikujące się do pomocy, a po doliczeniu wydatków przejętej w listopadzie 2013 r. spółki General Motors Powertrain Poland ich łączna wartość jest obecnie równa 2 888,4 mln PLN. Wartość otrzymanej pomocy była przed połączeniem najniższa spośród analizowanych spółek (75,2 mln PLN), lecz z chwilą uwzględnienia pomocy otrzymanej przez przejętą spółkę[10] wzrosła prawie sześciokrotnie i wyniosła 440,4 mln PLN. Obecnie jest ona równa 687,5 mln PLN, a intensywność otrzymanej pomocy (po zdyskontowaniu) wynosi 10,6%.

Spółka Volkswagen Motor Polska otrzymała pomoc w wysokości 595,9 mln PLN, natomiast poniesione przez nią koszty wyniosły 1 126,0 mln PLN. Po zdyskontowaniu tych wartości intensywność pomocy osiągnęła 26,3%.

Jako ostatnia zezwolenie na prowadzenie działalności na terenie SSE w sektorze motoryzacyjnym otrzymała spółka Fiat-GM Powertrain Polska, której nazwę zmieniono później na Fiat Powertrain Polska, a w 2011 r. spółka ta została przejęta przez Fiat Powertrain Technologies Poland, której nazwę zmieniono w kwietniu 2015 r. na FCA Powertrain Poland. Wartość inwestycji związanych z działalnością w strefie wyniosła do końca grudnia 2006 r. 1 353,6 mln PLN, natomiast wartość otrzymanej pomocy była równa 494,1 mln PLN, co po zdyskontowaniu przekłada się na intensywność pomocy wynoszącą 24,5%.

W ciągu pierwszego półrocza 2021 r. pomoc publiczną objętą zakresem niniejszego raportu otrzymały spółki Opel Manufacturing Poland i Volkswagen Motor Polska. W związku z udzieloną pomocą intensywność udzielonej pomocy spółce Opel Manufacturing Poland wzrosła w stosunku do wartości przedstawionych w poprzednim raporcie o 0,02 pkt proc., natomiast w przypadku Volkswagen Motor Polska – o 1 pkt proc. (z 25,3% na 26,3%).

5. Podsumowanie

Z przedstawionych wyżej danych wynika, że spółki sektora motoryzacyjnego działające na terenie specjalnych stref ekonomicznych nie przekroczyły dopuszczalnej intensywności pomocy ustalonej w Akcie Przystąpienia (30%).

[10] Spółka Isuzu Motors Polska, działająca później pod nazwą General Motors Powertrain Poland, w wyniku przejęcia w dniu 4 listopada 2013 r. przez General Motors Manufacturing Poland przestała działać jako samodzielny podmiot. Przed połączeniem poniosła ona najniższe koszty kwalifikujące się do objęcia pomocą publiczną, wynoszące nominalnie 648,5 mln PLN, natomiast wartość pomocy otrzymanej w związku z tą inwestycją do dnia przejęcia spółki była równa 365,2 mln PLN. Zdyskontowanie obu tych wartości pozwoliło na stwierdzenie, że intensywność udzielonej pomocy do momentu połączenia wynosiła 26,2%. W niniejszym raporcie ww. koszty i pomoc zostały wliczone odpowiednio do kosztów i pomocy Opel Manufacturing Poland.

Największą intensywność osiągnęła spółka Volkswagen Motor Polska – 26,3%, nieco mniejszą FCA Powertrain Poland – 24,5%. Intensywność pomocy udzielonej spółce Opel Manufacturing Poland (realizującej dwie inwestycje) była znacząco niższa w porównaniu z ww. spółkami – 10,6%. W 2016 r. upłynął termin obowiązywania zezwoleń na działalność w specjalnej strefie ekonomicznej posiadanych przez tę spółkę, działającą wówczas pod nazwą General Motors Manufacturing Poland (na podstawie których spółka korzystała z ulgi w podatku dochodowym i w podatku od nieruchomości) oraz termin obowiązywania zezwolenia posiadanego przez FCA Powertrain Poland (na podstawie którego spółka korzystała z ulgi w podatku dochodowym), natomiast termin obowiązywania zezwolenia posiadanego przez Volkswagen Motor Polska upłynął w 2017 r. (spółka korzystała z ulgi w podatku dochodowym i w podatku od nieruchomości). Oznaczało to wygaśnięcie zezwoleń, jednak spółki zakwestionowały ograniczenia czasowe i zwróciły się do właściwego ministra o przedłużenie ich obowiązywania[11]. Ze względu na odmowę, spółki wniosły sprawy do sądów. W dwóch sprawach zostały wydane wyroki uznające stanowisko spółek – dotyczy to Opel Manufacturing Poland oraz Volkswagen Motor Polska (w przypadku tej ostatniej wyrok nie jest prawomocny). W sprawie FCA Powertrain Poland nie uznano stanowiska spółki, ale wyrok ten nie jest prawomocny. Istnieje zatem możliwość, że w przyszłości wartość pomocy udzielonej tej spółce zostanie skorygowana.

[11] Nie dotyczy zezwolenia Opel Manufacturing Poland związanego z inwestycją przejętej w 2013 r. spółki General Motors Powertrain Poland Sp. z o.o. (wcześniej Isuzu Motors Polska Sp. z o.o.).