URZĄD OCHRONY KONKURENCJI I KONSUMENTÓW

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

(stan na 30 czerwca 2022 r.)

Warszawa, październik 2022 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 piątym 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 2022 r. istniały trzy podmioty:

- Volkswagen Motor Polska Sp. z o.o.
- Stellantis Gliwice Sp. z o. o.
- FCA Powertrain Poland Sp. z o. o

W wyniku przeprowadzonej w styczniu 2021 roku fuzji doszło do dołączenia dwóch spośród pierwotnych spółek - FCA Powertrain Poland Sp. z o. o.[1] oraz Opel Manufacturing Poland Sp. z o. o.[2] - do koncernu Stellantis N.V. 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.[3]

Poniższe zestawienie zawiera wyniki monitorowania pomocy publicznej udzielonej ww. podmiotom wg stanu na koniec czerwca 2022 r.

---

[1] Poprzednio Fiat Powertrain Technologies Poland Sp. z o.o., wcześniej Fiat Powertrain Polska Sp. z o.o. i Fiat-GM Powertrain Polska Sp. z o.o.

[2] Poprzednio General Motors Manufacturing Poland Sp. z o.o., wcześniej Opel Polska Sp. z o.o.

[3] 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[4] 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.[5]

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

[4] 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.).

[5] 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).[6]

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 2022 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).

[6] 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 (30.06.2022)	Nominalna wartość całkowitych kosztów kwalifikowanych[7] [mln PLN]	Zdyskontowana wartość całkowitych kosztów kwalifikowanych [mln PLN]	Nominalna wartość sumy otrzymanej pomocy [mln PLN] (30.06.2022)	Zdyskontowana wartość sumy otrzymanej pomocy [mln PLN] (30.06.2022)	Intensywność pomocy [%] (i/g)
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
1.	Stellantis Gliwice Sp. z o. o. Katowicka SSE (2 inwestycje)[8]	27.09.1996, 29.04.1997	11.07.1996, 14.06.1999	1821	2 888,4	1 601,2	690,1	169,5	10,6[9]
2.	Volkswagen Motor Polska, Legnicka SSE[10]	23.06.1999	13.05.1998	1 200	1 126,0	868,0	457,7	192,6	22,2
3.	FCA Powetrain Poland Katowicka SSE[11]	27.10.2000	01.12.2000	1 073[12]	1 353,6	986,7	494,1	241,3	24,5

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

[7] 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.

[8] 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 dniu 3 stycznia 2022 r. po połączeniu z PSA Manufacturing Poland Sp. z o.o. spółka zmieniła nazwę na Stellantis Gliwice Sp. z o. o i stanowi w chwili obecnej część powstałego w 2021 r. koncernu Stellantis N.V. W tabeli podano łączne wartości kosztów i otrzymanej pomocy po połączeniu spółek.

[9] 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.

[10] Wg informacji zawartej w skorygowanej dokumentacji z dnia 31 marca 2022 r. przekazanej UOKiK przez Volkswagen Motor Polska, korekcie uległy dane za lata 2018-2021. Pomoc udzielona w tym okresie została uznana za udzieloną na podstawie zezwolenia nr 77/LSSE z 2007 r., w związku z czym nie jest ona objęta zakresem niniejszego raportu.

[11] 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. W dniu 16 stycznia 2021 r. spółka dołączyła w skład koncernu Stellantis N.V.

[12] 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 Stellantis Gliwice Sp. z o. o.. 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 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[13] wzrosła prawie sześciokrotnie i wyniosła 440,4 mln PLN. Obecnie jest ona równa 690,1 mln PLN, a intensywność otrzymanej pomocy (po zdyskontowaniu) wynosi 10,6%.

Spółka Volkswagen Motor Polska otrzymała pomoc w wysokości 457,7 mln PLN, natomiast poniesione przez nią koszty wyniosły 1 126,0 mln PLN. W porównaniu do raportów wcześniejszych znaczny spadek wartości otrzymanej pomocy publicznej spowodowany został skorygowaniem przez spółkę dokumentacji przesyłanej UOKiK za lata 2018-2021. Pierwotnie Volkswagen Motor Polska wskazywał otrzymaną pomoc jako udzieloną na podstawie zezwolenia przedakcesyjnego, następnie zakwalifikował ją jako udzieloną na podstawie zezwolenia nr 77/LSSE z 2007 r. i tym samym została ona wyłączona z zakresu niniejszego raportu. Po uwzględnieniu korekty i zdyskontowaniu wartości pomocy jej intensywność wyniosła 22,2%, powracając do stanu na dzień 31 grudnia 2017 r. Obecnie spółka w dalszym ciągu korzysta z zezwoleń poakcesyjnych tzn. zezwolenia 77/LSSE oraz 98/LSSE, co nie ma wpływu na intensywność pomocy udzielonej przed akcesją, utrzymując ją na stałym poziomie.

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%.

[13] 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 spółki Opel Manufacturing Poland.

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%). Największą intensywność osiągnęła spółka FCA Powertrain Poland – 24,5%, nieco mniejszą Volkswagen Motor Polska – 22,2%. Intensywność pomocy udzielonej spółce Stellantis Gliwice (realizującej dwie inwestycje) była znacząco niższa w porównaniu z ww. spółkami – 10,6%. W 2016 r. upłynął termin obowiązywania zezwoleń na prowadzenie działalności 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). Pierwotny 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[14]. Ze względu na odmowę, spółki wniosły sprawy do sądów. W dwóch sprawach zostały wydane wyroki uznające stanowisko spółek – dotyczy to Opel Manufacturing Poland (obecnie Stellantis Gliwice Sp. z o. o.)[15] oraz Volkswagen Motor Polska[16]. Natomiast w sprawie FCA Powertrain Poland[17] nie uznano stanowiska spółki, wyrok ten jest prawomocny.

[14] 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.).

[15] Wyrokiem z dnia 6 lutego 2019 r. (sygn. akt II GSK 1646/18) NSA oddalił skargę kasacyjną Ministra Przedsiębiorczości i Technologii od wyroku WSA, skutkiem czego zakończyło się postępowanie dotyczące możliwości przedłużenia obowiązywania zezwolenia nr 1 z dnia 27 września 1996 r. Sąd unieważnił odmowne decyzje Ministra Rozwoju i Finansów. Zezwolenie zostało przedłużone do 31.12.2026 r.

[16] Wyrokiem z dnia 7 grudnia 2021 r. (sygn. akt II GSK 758/19) NSA oddalił skargę kasacyjną Ministra Przedsiębiorczości i Technologii od wyroku WSA, skutkiem czego zakończyło się postępowanie dotyczące możliwości przedłużenia obowiązywania zezwolenia nr 11 z dnia 23 czerwca 1999 r. Sąd unieważnił odmowne decyzje Ministra Rozwoju i Finansów oraz Ministra Przedsiębiorczości i Technologii. Zezwolenie zostało przedłużone do 31.12.2026 r.

[17] Wyrokiem z dnia 3 sierpnia 2021 r. (sygn. akt II GSK 1361/18) NSA oddalił skargę kasacyjną spółki FCA Powertrain Poland od wyroku WSA, skutkiem czego zakończyło się postępowanie dotyczące unieważnienia terminu wygaśnięcia zezwolenia nr 75 z dnia 27 października 2000 r. Sąd utrzymał w mocy decyzję Ministra Rozwoju.