URZĄD OCHRONY KONKURENCJI I KONSUMENTÓW

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

*(stan na 31 grudnia 2010 r.)*

Warszawa, luty 2011 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 na podstawie ustawy z dnia 20 października 1994 r. o specjalnych strefach ekonomicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 42, poz. 274 ze zm.). 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 trzynastym z kolei przygotowanym przez Urząd w ramach ww. obowiązków.

Na terenie specjalnych stref ekonomicznych w Polsce działalność w sektorze motoryzacyjnym prowadzą 4 podmioty, którym prawo do zwolnień podatkowych przyznane zostało przed 1 stycznia 2001 r. Są to: Volkswagen Motor Polska Sp. z o.o., General Motors Manufacturing Poland Sp. z o.o. (wcześniej Opel Polska Sp. z o.o.), Fiat Powertrain Polska Sp. z o.o. (wcześniej Fiat-GM Powertrain Polska Sp. z o.o.) oraz Isuzu Motors Polska Sp. z o.o.

Poniższe zestawienie zawiera wyniki monitorowania pomocy publicznej udzielonej ww. podmiotom wg stanu na koniec grudnia 2010 r.

# 2. Warunki dopuszczalności pomocy

Zgodnie z postanowieniami zawartymi w Załączniku XII do Aktu Przystąpienia całkowita wielkość pomocy publicznej udzielonej przedsiębiorstwom prowadzącym działalność w sektorze motoryzacyjnym[1] 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 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 wielkość

[1] 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.).

kosztów kwalifikujących się do objęcia pomocą 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 wielkości udzielonej pomocy publicznej.

## 3. Metodologia obliczeń

W celu ustalenia intensywności pomocy otrzymanej przez daną spółkę, zarówno wartość 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), a następnie stopę referencyjną ustalaną przez Komisję Europejską. 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 na prowadzenie działalności gospodarczej na terenach specjalnych stref ekonomicznych (Dz. U. Nr 232, poz. 1548 ze zm.).

Do określenia wielkości pomocy publicznej otrzymanej z tytułu zwolnienia z podatku dochodowego przyjmuje się dochód uzyskany z działalności gospodarczej prowadzonej na terenie strefy w ramach zezwolenia. 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.

Spółki korzystały także z pomocy w formie umorzenia płatności podatku od nieruchomości. Do obliczenia jej wykorzystano wartości pomocy wyrażone w ekwiwalencie dotacji netto przeliczone zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 11 sierpnia 2004 r. w sprawie szczegółowego sposobu obliczania wartości pomocy udzielanej w różnych formach (Dz. U. Nr 194, poz. 1983, ze zm.).

## 4. Wyniki monitorowania

W tabeli 1 przedstawione zostały m.in. syntetyczne informacje o wartości pomocy otrzymanej od dnia 1 stycznia 2001 r. do dnia 31 grudnia 2010 r. oraz kosztów faktycznie poniesionych od dnia wydania zezwolenia do dnia 31 grudnia 2006 r. Prezentowane dane zostały opracowane na podstawie informacji przedłożonych przez poszczególne spółki. Wszystkie spółki z sektora motoryzacyjnego objęte monitorowaniem zatrudniają co najmniej 570 pracowników (nie należą do kategorii małych lub średnich przedsiębiorstw).

Tab. 1.
Zestawienie wyników

| Lp. | Nazwa spółki | Data wydania zezwolenia | Data rozpoczęcia działalności | Liczba zatrudnionych (31.12.2010) | Nominalna wartość całkowitych kosztów kwalifikowanych[2] [mln PLN] | Zdyskontowana wartość całkowitych kosztów kwalifikowanych [mln PLN] | Nominalna wartość sumy otrzymanej pomocy [mln PLN] (31.12.2010) | Zdyskontowana wartość sumy otrzymanej pomocy [mln PLN] (31.12.2010) | Intensywność pomocy [%] (i/g) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| a | b | c | d | e | f | g | h | i | j |
| 1. | General Motors Manufacturing Poland[3] | 27.09.1996 | 11.07.1996 | 2 754 | 2 239,9 | 1 177,1 | 62,1 | 16,8 | 1,4 |
| 2. | Volkswagen Motor Polska | 23.06.1999 | 13.05.1998 | 1 137 | 1 126,0 | 868,0 | 244,6 | 127,1 | 14,6 |
| 3. | Isuzu Motors Polska | 29.04.1997 | 14.06.1999 | 570 | 648,5 | 424,1 | 316,2 | 101,0 | 23,8 |
| 4. | Fiat Powertrain Polska[4] | 27.10.2000 | 01.12.2000 | 877 | 1 353,6 | 986,7 | 231,4 | 140,5 | 14,2 |

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

[2] Wielkość 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.

[3] Dnia 18 lutego 2005 r. nastąpiła zmiana nazwy spółki Opel Polska Sp. z o.o. na General Motors Manufacturing Poland Sp. z o.o.

[4] Dnia 23 sierpnia 2010 r. nastąpiła zmiana nazwy spółki Fiat-GM Powertrain Polska Sp. z o.o. na Fiat Powertrain Polska Sp. z o.o.

Należy zauważyć, że jako pierwsza zezwolenie otrzymała spółka Opel Polska – obecnie General Motors Manufacturing Poland. Między innymi stąd wynika największa wartość poniesionych wydatków inwestycyjnych kwalifikujących się do objęcia pomocą – 2 239,9 mln PLN. Z kolei wartość otrzymanej pomocy jest najmniejsza spośród analizowanych spółek – 62,1 mln PLN. W efekcie intensywność pomocy otrzymanej przez spółkę (po zdyskontowaniu) kształtuje się obecnie na poziomie 1,4%.

Spółka Isuzu Motors Polska poniosła najniższe koszty kwalifikujące się do pomocy publicznej, wynoszące nominalnie 648,5 mln PLN, natomiast wartość otrzymanej przez nią pomocy była równa 316,2 mln PLN. Zdyskontowanie obu tych wartości pozwoliło na stwierdzenie, że intensywność udzielonej pomocy wyniosła 23,8% i była najwyższa wśród czterech analizowanych spółek.

Firma Volkswagen Motor Polska otrzymała pomoc w wysokości 244,6 mln PLN, natomiast poniesione przez nią koszty wyniosły 1 126,0 mln PLN. Po zdyskontowaniu tych wartości obliczono, że intensywność pomocy osiągnęła 14,6%.

Jako ostatnia zezwolenie na prowadzenie działalności na terenie SSE w sektorze motoryzacyjnym otrzymała spółka Fiat-GM Powertrain Polska (27.10.2000 r.) – obecnie Fiat Powertrain Polska. Od tego momentu do końca grudnia 2006 r. zainwestowała ona 1 353,6 mln PLN oraz otrzymała pomoc w wysokości 231,4 mln PLN, co po zdyskontowaniu przekłada się na intensywność pomocy równą 14,2%.

## 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 Isuzu Motors Polska – 23,8%, kolejne dwie spółki – Volkswagen Motor Polska oraz Fiat Powertrain Polska – wartości niższe o ponad 9 pkt proc. Oznacza to, że wszystkie cztery spółki zachowują uprawnienia do pomocy publicznej w formie zwolnienia z podatku dochodowego na podstawie ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych w kolejnych latach. Wynika to po części z faktu poniesienia znacznych wartości nakładów inwestycyjnych, które kwalifikuje się do kosztów możliwych do objęcia pomocą, jak również z faktu ponoszenia strat przez te podmioty w początkowym okresie działalności.