

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

(stan na 31 grudnia 2015 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 2015 r., poz. 282). 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 dwudziestym trzecim z kolei przygotowanym przez Urząd w ramach ww. obowiązków.

Przed 1 stycznia 2001 r. przyznano czterem spółkom, które prowadziły działalność w sektorze motoryzacyjnym na terenie specjalnych stref ekonomicznych, prawo do zwolnień podatkowych. Obecnie (stan na 31 grudnia 2015 r.) istnieją 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.),
- 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. Ze względu na brak możliwości ustalenia wielkości 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 grudnia 2015 r.

2. Warunki dopuszczalności pomocy

Zgodnie z postanowieniami zawartymi w Załączniku XII do Aktu Przystąpienia całkowita wielkość pomocy publicznej dla inwestycji regionalnych udzielonej

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

przedsiębiorstwom prowadzącym działalność w sektorze motoryzacyjnym² 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 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.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), a następnie stopę referencyjną ustaloną 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. z 2015 r., poz. 465).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

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 nastąpił ponadto w momencie uwzględnienia pomocy otrzymanej wcześniej przez przejętą w listopadzie 2013 r. spółkę General Motors Powertrain Poland.

⁴ Ze względu na to, że spółka General Motors Manufacturing Poland korzysta obecnie z pomocy udzielanej w związku z dwiema inwestycjami w specjalnych strefach ekonomicznych (własną i przejętą 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.

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 31 grudnia 2015 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).

Tab. 1.
Zestawienie wyników

Lp.	Nazwa spółki, specjalna strefa ekonomiczna	Data wydania zezwoleń	Data rozpoczęcia działalności	Całkowita liczba zatrudnionych (31.12.2015)	Nominalna wartość całkowitych kosztów kwalifikowanych ⁵ [mln PLN]	Zdyskontowana wartość całkowitych kosztów kwalifikowanych [mln PLN]	Nominalna wartość sumy otrzymanej pomocy [mln PLN] (31.12.2015)	Zdyskontowana wartość sumy otrzymanej pomocy [mln PLN] (31.12.2015)	Intensywność pomocy [%] (i/g)
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
1.	General Motors Manufacturing Poland, Katowicka SSE (2 inwestycje) ⁶	27.09.1996, 29.04.1997	11.07.1996, 14.06.1999	3 497	2 888,4	1 601,2	499,5 ⁷	140,2	8,8
2.	Volkswagen Motor Polska, Legnicka SSE	23.06.1999	13.05.1998	1 276	1 126,0	868,0	385,8	172,2	19,8
3.	FCA Powetrain Poland, Katowicka SSE ⁸	27.10.2000	01.12.2000	1 052	1 353,6	986,7	407,6	210,3	21,3

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

⁵ Wielkość wydatków kwalifikujących się do objęcia pomocą w rozumieniu pkt 4.5, 4.6 Wytocznych 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.). W tabeli podano łączne wartości kosztów i otrzymanej pomocy po połączeniu spółek.

⁷ Wartość pomocy otrzymanej przez General Motors Manufacturing Poland Sp. z o.o. jest nieznacznie niższa niż wykazana w raporcie za poprzednie półrocze ze względu na korekty dochodu osiągniętego przez spółkę.

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.

Jako pierwsza zezwolenie otrzymała spółka Opel Polska – obecnie General Motors Manufacturing Poland. Spółka ta poniosła największe wydatki inwestycyjne kwalifikujące się do objęcia pomocą, 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, lecz z chwilą uwzględnienia pomocy otrzymanej przez przejętą spółkę⁹ wzrosła sześciokrotnie. Obecnie wynosi ona 499,5 mln PLN, a intensywność otrzymanej pomocy (po zdyskontowaniu) jest równa 8,8%.

Firma Volkswagen Motor Polska otrzymała pomoc w wysokości 385,8 mln PLN, natomiast poniesione przez nią koszty wyniosły 1 126,0 mln PLN. Po zdyskontowaniu tych wartości intensywność pomocy osiągnęła 19,8%.

Jako ostatnia zezwolenie na prowadzenie działalności na terenie SSE w sektorze motoryzacyjnym otrzymała spółka Fiat-GM Powertrain Polska (27.10.2000 r.), 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 407,6 mln PLN, co po zdyskontowaniu przekłada się na intensywność pomocy wynoszącą 21,3%.

W ciągu drugiego półrocza 2015 r. pomoc publiczną otrzymała jedynie spółka General Motors Manufacturing Poland. Jednocześnie spółka ta skorygowała wartość osiągniętego dochodu, przez co łączna wartość pomocy jest nieznacznie niższa niż wykazana w raporcie za poprzednie półrocze. Intensywność pomocy udzielonej ww. spółce pozostała po zaokrągleniu na poziomie 8,8%. Pozostałe dwie spółki nie otrzymały pomocy, zatem intensywność pomocy udzielonej Volkswagen Motor Polska pozostała na poziomie 19,8%, natomiast w przypadku FCA Powertrain Poland była równa 21,3%.

⁹ 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 General Motors 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 – 21,3%, nieznacznie mniejszą Volkswagen Motor Polska – 19,8%. Intensywność pomocy udzielonej spółce General Motors Manufacturing Poland (realizującej obecnie dwie inwestycje) była o ponad 10 pkt proc. niższa. Oznacza to, że wszystkie analizowane 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 kwalifikują się do kosztów możliwych do objęcia pomocą, jak również z faktu ponoszenia strat przez te podmioty w początkowym okresie działalności.