II

(Retsakter, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING
af 2. oktober 2002
om statsstøtte som Italien har ydet til Iveco SpA

(meddelt under nummer K(2002) 3580)

(Kun den italienske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2003/310/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i henhold til ovennævnte bestemmelser ([1]), og

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 21. juni 2001 anmeldte de italienske myndigheder i henhold til traktatens artikel 88, stk. 3, et projekt om regionalstøtte til Iveco SpA (herefter »Iveco«). Den 27. juli 2001 anmodede Kommissionen om supplerende oplysninger, som de italienske myndigheder fremsendte i brev af 5. oktober 2001, registreret den 17. oktober 2001.

(2) Den 19. december 2001 besluttede Kommissionen at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2 (beslutning om indledning af formel undersøgelsesprocedure), fordi den nærede tvivl om, hvorvidt støtten var forenelig med fællesmarkedet. Italien fremsatte sine bemærkninger til indledningen af proceduren i brev af 12. februar 2002 (registreret den 19. februar). Den 12. april 2002 foretog Kommissionen et besøg på fabrikken i Foggia i Italien, og den 22. april 2002 anmodede den om supplerende oplysninger, som de italienske myndigheder fremsendte den 11. juni 2002 (registreret den 12. juni).

(3) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* ([2]) sammen med en opfordring til interesserede parter om at fremsætte bemærkninger. Kommissionen har ikke modtaget bemærkninger fra interesserede parter.

II. DETALJERET BESKRIVELSE AF STØTTEN

Støtteprojektet

(4) Det anmeldte støtteprojekt omhandler en ny serie dieselmotorer med betegnelsen F1, der skal produceres i udgaver på 2,3 og 3,0 liter. Disse motorer, som man begyndte at producere i 2001, erstatter den gamle model 8140 og skal bruges i Fiat-koncernens og andre bilproducenters lette varevogne.

(5) Projektet skal gennemføres på Ivecos anlæg i Foggia i regionen Puglia, som er støtteberettiget i medfør af artikel 87, stk. 3, litra a), med en regionalstøtteprocent på 35 i perioden 2000-2006.

([1]) EFT C 53 af 28.2.2002, s. 2.

([2]) Se fodnote 1.

(6) Projektet blev påbegyndt i august 2000 og vil blive afsluttet inden udgangen af december 2003. Ifølge de italienske myndigheder indebærer projektet installation af helt nye produktionslinjer til fremstilling af F1-motorerne og samtidig en gradvis nedskæring af produktionen af 8140-motoren. Når programmet er afsluttet, vil anlæggets kapacitet være på 290 000 motorer om året, heraf 230 000 F1-motorer og 60 000 fra 8140-serien. Der vil desuden blive produceret omkring 120 000 løse drivaksler, som hovedsagelig skal sælges til en konkurrerende producent af motorkøretøjer.

(7) De italienske myndigheder hævder, at projektet er mobilt. I 1998 valgte man at gennemføre projektet på Fiat-koncernens anlæg i Bielsko-Biala i Polen. Inden da var samlefabrikken på stedet blevet lukket, og der var dermed gjort plads til en ny investering til udnyttelse af den eksisterende infrastruktur og en del af arbejdsstyrken. Samtidig skulle produktionen af 8140-motoren gradvis nedskæres på anlægget i Foggia. Når projektet var gennemført, skulle der dog produceres 60 000 motorer om året af model 8140 for at dække efterspørgslen i mindre udviklede lande. Endvidere var der planer om at oprette et »renovation center« for gamle motorer på anlægget i Foggia.

(8) Ifølge de italienske myndigheder meddelte Iveco, at virksomheden havde besluttet at nedskære produktionen i Foggia i begyndelsen af 2000. De italienske myndigheder anmodede imidlertid virksomheden om at tage beslutningen op til fornyet overvejelse og tilbød statsstøtte som delvis udligning af meromkostningerne ved at gennemføre projektet i Foggia. Efter at forhandlingerne med de italienske myndigheder var afsluttet, og det nye regionale kort over støtteberettigede områder under artikel 87, stk. 3, litra a) blev godkendt i marts 2000 ([1]), besluttede Iveco at flytte projektet til Foggia. Arbejdet blev påbegyndt i sommerferien i august 2000. Ansøgningen om støtte til projektet blev officielt indgivet til de italienske myndigheder i juli 2000 og godkendt i december 2000.

Retsgrundlag og støttebeløb

(9) Den anmeldte støtte gives som led i allerede godkendte støtteordninger ([2]) med følgende retsgrundlag: lov nr. 488 af 19. december 1992 ([3]) (herefter »lov nr. 488/92«) og lov nr. 662 af 23. december 1996 ([4]) (herefter »lov nr. 662/96«).

(10) Iveco vil investere et nominelt beløb på 323 270 000 EUR (nutidsværdi: 304 600 864 EUR med en afskrivningssats på 5,70 % med 2000 som udgangspunkt), hvoraf de italienske myndigheder har godkendt 265 610 000 EUR.

(11) Den anmeldte støtte blev givet som et tilskud med en nominel værdi på 121 658 000 EUR i bruttosubventionsækvivalent (BSÆ) med en nutidsværdi på 108 915 621 EUR. Den støtteintensitet, de italienske myndigheder har anmeldt, er på 35,76 % BSÆ.

(12) Projektet har ikke modtaget andre former for støtte eller finansiering fra Fællesskabet.

Årsager til at indlede proceduren

(13) I sin beslutning af 19. december 2001 om at indlede proceduren ([5]) gav Kommissionen udtryk for tvivl om, hvorvidt projektet var mobilt eller indebar en omlægning. Desuden har Kommissionen påpeget, at det er påkrævet at finde belæg for, at Iveco overvejede Bielsko-Biala som et rentabelt geografisk alternativ for projektet.

(14) Kommissionen har udtrykt tvivl om en række elementer i cost-benefit-analysen. Der er tale om følgende forhold:

— medtagelsen af ikke-støtteberettigede investeringsudgifter

— begrundelsen for højere investeringsomkostninger for maskiner og udstyr i Foggia i forhold til Bielsko-Biala

— hvorvidt investeringsomkostningerne til leverandørværktøjer er indregnet i projektet, og i bekræftende fald det nøjagtige investeringsbeløb og navnene på de pågældende leverandører

— den nøjagtige beregning af de udgående transportomkostninger

— antallet af ansatte, der er nødvendigt for at producere på de to steder

— lønomkostningerne i Foggia.

III. DE ITALIENSKE MYNDIGHEDERS BEMÆRKNINGER

(15) Den 12. februar 2002 fremsatte de italienske myndigheder deres bemærkninger til indledningen af proceduren. Der blev afgivet supplerende oplysninger under besøget i Foggia den 12. april 2002 samt i brev af 11. juni 2002.

([1]) Kommissionens beslutning af 1. marts 2000 i sag N 792/99 (EFT C 175 af 24.6.2000).
([2]) Kommissionens beslutning af 12. juli 2000 om ikke at gøre indsigelse i sag N 715/99 (EFT C 278 af 30.9.2000, s. 26).
([3]) Om »omdannelse til lov, med ændringer, af lovdekret nr. 415 af 22. oktober 1992 om ændring af lov nr. 64 af 1. marts 1986 om forvaltning af den ekstraordinære foranstaltning for Syditalien og normer for styrkelse af produktionen«.
([4]) Om »foranstaltninger til rationalisering af de offentlige finanser«.
([5]) Se fodnote 1.

(16) De italienske myndigheder understreger i bemærkningerne især, at der er tale om et mobilt projekt, og som bevis herpå har de fremlagt interne dokumenter, hvoraf det fremgår, at den endelige beslutning om at foretage investeringen i Foggia blev truffet i juli 2000, og at det på samme tidspunkt blev opgivet at gennemføre projektet i Bielsko-Biala.

(17) For det andet fremfører de italienske myndigheder, at det nominelle investeringsbeløb på 323 270 000 EUR i cost-benefit-analysen omfatter alle Ivecos omkostninger til løsøre i forbindelse med projektet. Heraf betragtes 265 610 000 EUR som støtteberettigede investeringer i henhold til lov nr. 488/92, som er retsgrundlaget for støtten. De italienske myndigheder hævder, at det oprindelige beløb giver et bedre indtryk af det økonomiske valg, virksomheden har måttet træffe mellem det valgte arbejdssted og det alternative, og at det derfor er medtaget i cost-benefit-analysen. De har desuden fremlagt detaljerede oplysninger om karakteren af og tidspunkterne for afholdelsen af de støtteberettigede investeringer i løsøre samt om, hvilke afskrivningsmetoder der er anvendt for de støtteberettigede investeringer i maskiner og bygninger.

(18) For det tredje har de italienske myndigheder fremlagt detaljerede oplysninger om og dokumentation for de investeringer i udstyr og maskiner, som betød, at Foggia blev dyrere end Bielsko-Biala. Selv om arbejdsstationerne på de to anlæg var meget lig hinanden, var der i Foggia væsentlige forskelle med hensyn til forbindelserne mellem produktionslinjerne, de tekniske løsninger valgt for maskinerne og tilpasninger til det varme sommerklima. Under besøget den 12. april 2002 fremlagde de italienske myndigheder yderligere beviser for deres påstande.

(19) For det fjerde har de italienske myndigheder klart gjort rede for forskellene i omkostninger til leverandørværktøjer i forhold til Teksid. Omkostningerne til sådanne investeringer ville have været lavere i Polen på grund af det lavere omkostningsniveau i landet og den lavere grad af automatisering hos leverandørerne.

(20) For det femte har de italienske myndigheder bekræftet, at de motorer, der produceres i Foggia, bliver transporteret til samlefabrikkerne ad landevejen, mens transporten fra Bielsko-Biala ville have foregået med jernbane. Som dokumentation herfor har de fremlagt oplysninger om den logistisk, der i øjeblikket benyttes ved afsendelse og modtagelse. De italienske myndigheder har endvidere fremlagt mere detaljerede oplysninger om transportruter og -tider.

(21) For det sjette har de italienske myndigheder fremlagt detaljerede oplysninger om antallet af arbejdstagere, der er beskæftiget med fremstilling af motoren, og antallet af tabte produktionstimer. De italienske myndigheder har desuden fremlagt materiale, der bekræfter, at lønomkostningerne i Foggia er høje.

(22) For det syvende har de italienske myndigheder tydeligt specificeret omkostningerne i forbindelse med afskedigelser i Foggia, hvis projektet var blevet gennemført i Bielsko-Biala, og de omkostninger i forbindelse med afskedigelser, der faktisk var tale om i Bielsko-Biala, da Foggia var blevet valgt til gennemførelse af projektet.

(23) For Foggias vedkommende har de italienske myndigheder under hensyn til den naturlige afgang og behovet for arbejdskraft til den resterende produktion af den gamle motor beregnet, at hvis projektet ikke var blevet gennemført, ville 950 arbejdstagere være blevet afskediget inden 2004. Heraf ville 200 have modtaget et incitament til at forlade arbejdspladsen. De resterende 750 ville have fået mulighed for at blive overført til en anden af Ivecos, Fiats eller leverandørernes fabrikker, og om nødvendigt ville 150 af dem, som havde nået pensionsalderen, have fået et særligt tilbud fra istituto della mobilità. De italienske myndigheder har beregnet, at de samlede fratrædelsesomkostninger ville have været 6 500 000-8 070 000 EUR i nutidsværdi.

(24) For Bielsko-Bialas vedkommende har de italienske myndigheder bekræftet, at de i anmeldelsen kun havde de fratrædelsesomkostninger, der var direkte og uomstrideligt forbundet med beslutningen om ikke at gennemføre projektet i Polen. De har desuden fremlagt bevis for, at fratrædelsesomkostningerne var på 7 230 000 EUR for 1 250 af de 1 600 arbejdstagere, der blev afskediget i forbindelse med projektet.

(25) Endelig har de italienske myndigheder fremlagt dokumentation for, at Fiat-koncernens europæiske kapacitet til produktion af lette varevogne i de sektorer, motorerne er rettet mod, vil være konstant i projektets løbetid.

IV. **VURDERING AF STØTTEN**

(26) Den foranstaltning til fordel for Iveco, som Italien har anmeldt, indeholder statsstøtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 1. Den vil blive finansieret af staten med offentlige midler. Da støtten endvidere udgør en ikke ubetydelig del af finansieringen af projektet, kan den fordreje konkurrencen i Fællesskabet ved at give Iveco en fordel i forhold til andre virksomheder, som ikke modtager støtte. Endelig er der tale om omfattende samhandel mellem medlemsstaterne på markedet for motorkøretøjer.

(27) I EF-traktatens artikel 87 stk. 2, er nævnt nogle former for støtte, som er forenelige med EF-traktaten. På grund af støttens karakter og formål samt virksomhedens geografiske placering kan hverken litra a), b) eller c) anvendes på dette projekt. I artikel 87, stk. 3, nævnes andre former for støtte, der kan betragtes som forenelige med fællesmarkedet. Kommissionen understreger, at projektet er placeret i regionen Puglia, som er berettiget til støtte i medfør af artikel 87, stk. 3, litra a), med en maksimal regional nettosubventionsækvivalent (NSÆ) på 35 % for store virksomheder, hvilket svarer til en bruttostøtteækvivalent på 53,50 %.

(28) Støttemodtageren er virksomheden Iveco, der beskæftiger sig med fabrikation og montering af motorer, lette varevogne og lastbiler. Dermed tilhører virksomheden motorkøretøjssektoren i henhold til EF-rammebestemmelser for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien [1] (herefter »rammebestemmelserne for motorkøretøjer«).

(29) I rammebestemmelserne fastslås det, at den støtte, som de offentlige myndigheder vil yde til et individuelt projekt som led i en godkendt støtteordning til fordel for en virksomhed i motorkøretøjssektoren, skal anmeldes inden tildelingen, jf. traktatens artikel 88, stk. 3, hvis blot en af de to følgende tærskelværdier er overskredet: a) samlede projektomkostninger: 50 mio. EUR, eller b) summen af statsstøtten og fællesskabsstøtten til projektet: 5 mio. EUR. Både de samlede projektomkostninger og det samlede støttebeløb overstiger tærskelværdierne. Dermed har de italienske myndigheder overholdt betingelserne i traktatens artikel 88, stk. 3, ved at anmelde den påtænkte støtte til Iveco.

(30) På grundlag af ovennævnte rammebestemmelser for motorkøretøjer skal Kommissionen som i alle andre tilfælde sikre sig, at den tildelte støtte er nødvendig for gennemførelsen af projektet og står i forhold til de problemer, den skal løse. Det er absolut nødvendigt, at begge disse kriterier om nødvendighed og proportionalitet er overholdt, for at Kommissionen kan godkende statsstøtte i motorkøretøjssektoren.

(31) I henhold til rammebestemmelsernes punkt 3.2, litra a), skal den støttemodtagende virksomhed for at sikre, at en given regionalstøtte er nødvendig, klart bevise, at den har et økonomisk rentabelt alternativ for gennemførelsen af projektet. Hvis den omhandlede investering ikke vil kunne foretages på noget andet nyt eller allerede eksisterende produktionssted inden for koncernen, vil virksomheden skulle gennemføre projektet på det eneste mulige produktionssted, også selv om der ikke ydes støtte. Derfor kan regionalstøtte til et projekt uden geografisk mobilitet ikke godkendes.

(32) Kommissionen har sammen med sin uafhængige bilekspert analyseret de oplysninger og den dokumentation, de italienske myndigheder har fremlagt, og konkluderet, at projektet er mobilt.

(33) De italienske myndigheder har først og fremmest påvist, at Bielsko-Biala var et rentabelt geografisk alternativ for projektet. Den fremlagte dokumentation viser, at Bielsko-Biala blev valgt til gennemførelse af projektet i april 1999, og at det forberedende arbejde på arbejdsstedet i Polen blev påbegyndt samme år. Dette arbejde blev indstillet i marts 2000 efter officielle kontakter mellem Iveco og de italienske myndigheder, mens man afventede den endelige beslutning om placeringen af projektet. I marts 2000 afholdt Iveco et møde med maskinleverandøren Comau, hvor man vurderede de to placeringssteder Bielsko-Biala og Foggia. I juli 2000 besluttede Iveco endelig at foretage investeringen i Foggia og opgav midlertidigt projektet i Bielsko-Biala. Den officielle støtteansøgning blev indgivet til de italienske myndigheder den 24. juli 2000, og støtten blev på betingelse af Kommissionens godkendelse tildelt den 21. december 2000.

(34) Desuden sikrede Kommissionen sig under sit besøg i Foggia den 12. april 2002, at projektet indebærer fuldstændig lukning af de gamle produktionslinjer og installation af helt nye maskiner og udstyr i en samlet produktionsstruktur, som er klart adskilt fra den foregående. Dermed kan projektet betragtes som et omlægningsprojekt i henhold til ovennævnte rammebestemmelser.

(35) Kommissionen konkluderer derfor, at projektet er mobilt og dermed kan betragtes som berettiget til regionalstøtte, eftersom støtten er nødvendig for at tiltrække investeringer til regionen.

(36) Hvad angår de støtteberettigede omkostninger, påpeger Kommissionen, at i henhold til rammebestemmelsernes punkt 3.2, litra b), fastsættes de støtteberettigede omkostninger i den regionalordning, der finder anvendelse i det pågældende støtteberettigede område. De støtteberettigede omkostninger danner udgangspunkt for beregningen af ulempefaktoren og støtteintensiteten og sammenholdes med den maksimale regionalstøtte. I den foreliggende sag udgør de støtteberettigede omkostninger, som fastsat i lov nr. 488/92, et nominelt beløb på 265 610 000 EUR, svarende til 247 763 583 EUR i nutidsværdi, udregnet på grundlag af tallene for 2000 med en afskrivningssats på 5,70 %. Det giver en støtteintensitet på 43,96 % BSÆ.

[1] EFT C 279 af 15.9.1997, s. 1, og EFT C 368 af 22.12.2001 s. 10.

(37) I henhold til rammebestemmelsernes punkt 3.2, litra c), skal Kommissionen sikre sig, at den planlagte støtteforanstaltning står i forhold til de regionale problemer, den skal bidrage til at løse. Dertil anvendes metoden med en cost-benefit-analyse.

(38) I cost-benefit-analysen sammenlignes omkostninger i forbindelse med de mobile aspekter, som investoren må bære for at gennemføre projektet i det pågældende område, med de omkostninger, han skulle bære for at gennemføre samme projekt et andet sted, hvilket gør det muligt at definere de særlige ulemper i det pågældende støtteberettigede område. Kommissionen tillader regionalstøtte inden for en grænse, der svarer til de regionale ulemper, der følger med en investering på et alternativt sted.

(39) I overensstemmelse med rammebestemmelsernes punkt 3.2, litra c), er vurderingen i cost-benefit-analysen af de driftsmæssige ulemper i Foggia i forhold til Bielsko-Biala foretaget for en treårig periode, eftersom det foreliggende projekt er et omlægningsprojekt og ikke et »greenfield«-projekt. Det tidsrum, cost-benefit-analysen dækker, er 2002-2004, dvs. tre år fra det første år, hvor fremstillingen af nye motorer påbegyndes, jf. punkt 3.3 i bilag I til rammebestemmelserne.

(40) Kommissionen har taget hensyn til de supplerende oplysninger, som de italienske myndigheder fremsendte umiddelbart efter indledningen af proceduren. På grundlag af disse nye elementer og med hjælp fra sin uafhængige bilekspert har Kommissionen ændret visse elementer i cost-benefit-analysen, som beskrevet nedenfor.

(41) Hvad angår meromkostningerne til maskiner og udstyr i Foggia, fremgår det af oplysningerne fra de italienske myndigheder og de oplysninger, der blev indsamlet under virksomhedsbesøget, at forskellen mellem omkostningerne i Foggia (nominel værdi 286 650 000 EUR) og i Bielsko-Biala (nominel værdi 241 290 000 EUR) er reel. Selv om processerne og produktionsudstyret faktisk er identiske, er installationen af transportlinjer dyrere i Foggia på grund af bygningernes indretning og pladsmangel. I nogle tilfælde har man i Foggia været nødt til at installere tovbaner til at transportere komponenter fra en arbejdsstation til en anden. I Foggia har man desuden haft mindre ekstraomkostninger på grund af behovet for at afkøle elektriske og elektroniske installationer.

(42) Kommissionen understreger, at omkostningerne til leverandørværktøjer er indregnet i det nominelle beløb på 265 610 000 EUR, som de italienske myndigheder betragter som støtteberettigede omkostninger. Derfor indgår de ikke i grundlaget for beregning af ulempefaktoren og støtteintensiteten eller sammenligningen med den maksimale regionalstøtte.

(43) Hvad angår de udgående transportomkostninger, har Kommissionen analyseret de nye elementer, de italienske myndigheder har fremlagt, og konkluderet, at Iveco havde den nødvendige logistiske kapacitet til at transportere motorer med jernbane fra Bielsko-Biala til samlefabrikkerne. Det betød væsentlige besparelser på transportomkostningerne pr. motor/km i forhold til vejtransport, som man var nødsaget til at benytte i Foggia. Den større afstand mellem fabrikken i Polen og samlefabrikkerne ville dog have opvejet besparelserne. På grundlag af de afgivne oplysninger har Kommissionen beregnet, at Foggia i perioden 2002-2004 vil have en fordel med hensyn til omkostninger til udgående transport svarende til 28 000 EUR i nutidsværdi.

(44) Hvad angår det forventede beskæftigelsesniveau, fremgår det tydeligt af de supplerende interne Iveco-dokumenter, som de italienske myndigheder har fremlagt, at antallet af arbejdstagere, der skal ansættes i forbindelse med projektet, svarer til antallet i cost-benefit-analysen. Dokumenterne bekræfter også, at der er tale om et forholdsvis stort antal tabte arbejdstimer ud af det samlede antal timer, der er påkrævet for at producere motorerne. Dette tab skyldes især to faktorer, nemlig det høje fravær på fabrikken og vanskelighederne ved omlægningen fra produktion af den gamle motor til de nye modeller. Kommissionen konkluderer derfor, at beskæftigelsesniveauet er angivet korrekt i cost-benefit-analysen.

(45) De italienske myndigheders supplerende oplysninger om lønomkostningerne i Foggia viser, at disse omkostninger svarer til niveauet på Fiat-koncernens øvrige anlæg i Italien. De italienske myndigheder fremfører, at lønforskellene mellem Nord- og Syditalien er blevet mindre i de senere år, fordi man gradvis har fjernet skattelettelser som beskæftigelsesfremmende foranstaltning i Syditalien. Desuden er andelen af højt specialiseret arbejdskraft højere på en fabrik med avanceret mekanisk udstyr, som i Foggia, end på en almindelig karrosserifabrik. På grundlag heraf konkluderer Kommissionen, at de lønomkostninger, der er anført i cost-benefit-analysen, kan accepteres.

(46) Kommissionen fastholder, at fratrædelsesomkostningerne skal indregnes i cost-benefit-analysen for at gøre det muligt at beregne de regionale ulemper i Foggia i forhold til Bielsko-Biala. Kommissionen har bekræftet de tal, de italienske myndigheder har fremlagt, og konkluderet, at oplysningerne om naturlig afgang, om det resterende behov for arbejdskraft i Foggia og om førtidspension gennem istituto della mobilità kan accepteres. Kommissionen bemærker dog, at de italienske myndigheder ikke har ført tilstrækkeligt bevis for, at 750 arbejdstagere let kunne være blevet overført til en anden af Ivecos, Fiats eller leverandørernes fabrikker.

(47) Som belæg for påstanden om, at det ville have været muligt at overføre arbejdstagere til en af Ivecos fabrikker i Norditalien, har de italienske myndigheder fremlagt en kopi af en aftale mellem virksomheden og fagforeningerne fra 1996. I henhold til denne aftale blev et vist antal arbejdstagere overført til andre Iveco-fabrikker. Kommissionen tvivler imidlertid på, at en sådan aftale kan være indgået i forbindelse med den delvise lukning af fabrikken i Foggia. Overførselen af arbejdskraft i 1997 fandt sted på et tidspunkt, hvor Iveco var i færd med at foretage omfattende investeringer i fabrikken i Foggia på trods af et midlertidigt fald i efterspørgslen efter de motorer, man producerede. Ifølge aftalen skulle Iveco give de arbejdstagere, der blev overført til Foggia, et incitament til at vende tilbage, når produktionen tillod det. Det står ikke klart, om fagforeningerne ville have accepteret en sådan aftale, hvis der var sket en væsentlig permanent nedskæring af produktionen på fabrikken.

(48) Som belæg for påstanden om, at det ville have været muligt at overføre arbejdstagere til en anden af Fiat-koncernens fabrikker, har de italienske myndigheder fremlagt oplysninger om ansættelse af personale på Fiats anlæg i området. Imidlertid tyder tallene på, at de nye arbejdstagere i vid udstrækning enten er blevet ansat midlertidigt eller på kontrakter, der begrænser de indirekte omkostninger ved at ansætte unge (lærlingekontrakter). Kommissionen mener, at der ikke er fremlagt tilstrækkeligt bevis for, at disse fabrikker ville have været villige til at ansætte arbejdstagere, der var blevet afskediget i Foggia (som ifølge de italienske myndigheder var af forholdsvis høj alder og modtog høje lønninger). Endvidere er det ikke givet, at disse arbejdstagere ville have accepteret at blive overført til et nyt arbejdssted på dårlige kontraktvilkår. De italienske myndigheder har endvidere ikke fremlagt noget antageligt bevismateriale for, at leverandørerne ville have haft kapacitet til at ansætte arbejdstagere, der blev afskediget i Foggia.

(49) På grundlag af de oplysninger, Kommissionen har adgang til, især dem, de italienske myndigheder afgav som svar på indledningen af undersøgelsesproceduren, konkluderer den, at 950 arbejdstagere ville været blevet afskediget i Foggia, hvis projektet ikke var blevet placeret der. Heraf ville 150 kunne have modtaget førtidspension fra istituto della mobilità. De øvrige ville man derimod have været nødsaget til at afskedige. Kommissionen har derfor beregnet fratrædelsesomkostningerne i Foggia til 21 870 000 EUR, hvis projektet ikke var blevet gennemført i perioden 2002-2004.

(50) Hvad angår fratrædelsesomkostningerne i Bielsko-Biala, finder Kommissionen, at afskedigelserne var en direkte følge af Ivecos beslutning om at gennemføre projektet i Foggia. Nedskæringer på fabrikken i Polen har ført til flere tusinde afskedigelser i de senere år, og F1-projektet ville have reddet 1 600 job. Kommissionen konkluderer derfor, at fratrædelsesomkostningerne direkte kan tilskrives beslutningen om ikke at gennemføre projektet i Polen. De italienske myndigheder har fremlagt dokumentation for, at omkostningerne ved at afskedige 1 250 arbejdstagere blev på 7 230 000 EUR i årene 2000-2001, og at yderligere 350 arbejdstagere er blevet eller vil blive afskediget snarest. På grundlag af de foreliggende oplysninger har Kommissionen beregnet de samlede fratrædelsesomkostninger i Bielsko-Biala i perioden 2000-2002 til 9 264 000 EUR.

(51) Ændringerne af cost-benefit-analysen giver resultater, der adskiller sig fra dem, de italienske myndigheder oprindelig anmeldte. Den ændrede cost-benefit-analyse giver Foggia en nettoulempe med hensyn til omkostninger på 128 381 000 EUR i 2000 (i stedet for det oprindeligt anmeldte beløb på 139 280 000 EUR). Projektets ulempekoefficient er dermed 51,82 % (i stedet for de oprindeligt anmeldte 45,72 %). Mens den regionale ulempe i absolutte tal er lavere end den, de italienske myndigheder anmeldte, er ulempefaktoren lavere, fordi kun 265 610 000 EUR regnes som støtteberettigede omkostninger i henhold til rammebestemmelserne.

(52) Endelig har Kommissionen undersøgt spørgsmålet om en eventuel »top-up«, dvs. en forhøjelse af den tilladte støtteintensitet som et ekstra incitament for en investor til at investere i den pågældende region. Det fremgår af den fremlagte dokumentation, at Fiat-koncernens europæiske kapacitet til produktion af lette varevogne i de sektorer, motorerne er rettet mod, vil være konstant i projektets løbetid. Derfor forhøjes den regionale ulempefaktor i cost-benefit-analysen med to procentpoint til 53,82 %.

V. **KONKLUSION**

(53) Projektets støtteintensitet (43,96 % BSÆ) er lavere end såvel ulempefaktoren i henhold til cost-benefit-analysen inklusive »top-up« (53,82 %) som det regionale støtteloft (35 % NSÆ). En støtteintensitet på 53,50 % BSÆ ville have været under det regionale støtteloft. Den regionalstøtte, som Italien vil give til Iveco, overholder dermed kriterierne for at kunne blive erklæret for forenelig med fællesmarkedet i medfør af traktatens artikel 87, stk. 3, litra a) —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den støtte på 121 658 000 EUR i bruttosubventionsækvivalent (med en nutidsværdi på 108 915 621 EUR med en afskrivningssats på 5,70 % med 2000 som udgangspunkt), som Italien vil give Iveco SpA i Foggia for et nominelt støtteberettiget investeringsbeløb på 265 610 000 EUR (247 763 583 EUR i nutidsværdi), er forenelig med fællesmarkedet.

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til Den Italienske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 2. oktober 2002.

På Kommissionens vegne

Mario MONTI

Medlem af Kommissionen