II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION
vom 2. Oktober 2002
über die staatliche Beihilfe, die Italien zugunsten von Iveco SpA gewährt hat

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2002) 3580)

(Nur der italienische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2003/310/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN,

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a),

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß den genannten Artikeln [1],

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. DAS VERFAHREN

(1) Die italienischen Behörden haben mit Schreiben vom 21. Juni 2001 ein Regionalbeihilfevorhaben zugunsten von Iveco SpA (nachstehend „Iveco") angemeldet. Am 27. Juli forderte die Kommission nähere Auskünfte an, die von den italienischen Behörden mit Schreiben vom 5. Oktober 2001, eingetragen am 17. Oktober 2001, erteilt wurden.

(2) Am 19. Dezember 2001 beschloss die Kommission, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten (Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens), da Zweifel an der Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt bestanden. Italien hat seine Stellungnahme dazu mit Schreiben vom 12. Februar 2002 (eingetragen am 19. Februar) übermittelt. Am 12. April 2002 nahm die Kommission einen Ortstermin am Standort Foggia (Italien) wahr und bat am 22. April 2002 um zusätzliche Angaben, die Italien mit Schreiben vom 11. Juni 2002 (eingetragen am 12. Juni) übermittelte.

(3) Der Beschluss der Kommission über die Einleitung des Verfahrens wurde zusammen mit der Aufforderung der Beteiligten zur Abgabe einer Stellungnahme im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht [2]. Die Kommission hat keine Stellungnahmen von Beteiligten erhalten.

II. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHILFE

Das Vorhaben

(4) Das angemeldete Vorhaben betrifft die Produktion einer neuen Generation von Dieselmotoren unter der Bezeichnung F1 mit 2,3- und 3,0-Liter-Modellen. Mit dem Motor, dessen Produktion 2001 aufgenommen wurde, wird das alte Modell 8140 ersetzt, und leichte Nutzfahrzeuge der Fiat-Gruppe und anderer Automobilhersteller sollen damit ausgerüstet werden.

(5) Als Standort für das Vorhaben ist das Iveco-Werk in Foggia in der Region Apulien vorgesehen, ein unter Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a) fallendes Gebiet, in dem für den Zeitraum 2000-2006 Regionalbeihilfen bis zu 35 % gewährt werden können.

[1] ABl. C 53 vom 28.2.2002, S. 2.

[2] Siehe Fußnote 1.

(6) Das Vorhaben begann im August 2000 und wird im Dezember 2003 abgeschlossen sein. Den italienischen Behörden zufolge beinhaltet das Vorhaben die Errichtung völlig neuer Fertigungsstraßen für die F1-Motoren und parallel dazu die schrittweise Drosselung der Produktion des 8140-Motors. Nach der Vollendung des Programms wird die Kapazität des Standorts 290 000 Motoren pro Jahr betragen, davon 230 000 aus der F1-Reihe und die verbleibenden 60 000 aus der 8140-Reihe. Außerdem werden etwa 120 000 unabhängige Motorwellen produziert, die hauptsächlich für den Verkauf an einen konkurrierenden Kfz-Hersteller bestimmt sind.

(7) Den italienischen Behörden zufolge handelt es sich um ein standortunabhängiges Vorhaben. 1998 war für die Verwirklichung des Projekts das im Besitz der Fiat-Gruppe befindliche Werk von Bielsko Biala in Polen ausgewählt worden. Da zuvor an diesem Standort die Fahrzeugmontage eingestellt worden war, stand dieser für eine Neuinvestition zur Verfügung, für die die vorhandene Infrastruktur und ein Teil der Arbeitskräfte genutzt werden konnten. Gleichzeitig sollte die Produktion des Motors 8140 im Werk von Foggia schrittweise zurückgefahren werden. Gleichwohl sollen nach Vollendung des Projekts 60 000 Motoren des Modells 8140 pro Jahr produziert werden, um die Nachfrage aus den am wenigsten entwickelten Ländern zu befriedigen. Außerdem war für den Standort Foggia die Einrichtung eines „renovation centers" für alte Motoren vorgesehen.

(8) Nach Auskunft Italiens teilte Iveco Anfang 2000 ihren Beschluss mit, die Produktion in Foggia zurückzufahren. Die italienischen Behörden forderten das Unternehmen allerdings auf, seine Entscheidung zu überdenken, und boten eine staatliche Beihilfe als teilweisen Ausgleich für die mit der Verwirklichung des Vorhabens in Foggia verbundenen Mehrkosten an. Nach Verhandlungen mit den italienischen Behörden und nach Genehmigung der neuen Regionalbeihilfekarte gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a) im März 2000 ([1]) beschloss Iveco, das Vorhaben nach Foggia zu verlagern, und begann in der Sommerpause im August 2000 mit den Arbeiten. Im Juli 2000 wurde die Beihilfe für das Vorhaben bei den italienischen Behörden förmlich beantragt und von diesen im Dezember 2000 genehmigt.

Rechtsgrundlage und Beihilfebetrag

(9) Die angemeldete Beihilfe wird im Rahmen bereits genehmigter Beihilferegelungen gewährt ([2]), die durch das Gesetz Nr. 488 vom 19. Dezember 1992 ([3]) (nachstehend „Gesetz 488/92") und das Gesetz Nr. 662 vom 23. Dezember 1996 ([4]) (nachstehend „Gesetz 662/96") verfügt wurden.

(10) Iveco will einen Nominalbetrag von 323 270 000 EUR (gegenwärtiger Wert 304 600 864 EUR mit Bezugsjahr 2000 und Abzinsungssatz von 5,70 %) investieren, wovon 265 610 000 EUR von den italienischen Behörden als beihilfefähig angesehen wurden.

(11) Die angemeldete Beihilfe, die als nicht rückzahlungspflichtiger Zuschuss gewährt wird, hat einen Nominalwert von 121 658 000 EUR Bruttosubventionsäquivalent (nachstehend „BSÄ"), was einem gegenwärtigen tatsächlichen Wert von 108 915 621 EUR entspricht. Die von den italienischen Behörden notifizierte Beihilfeintensität beläuft sich auf 35,76 % BSÄ.

(12) Für das Vorhaben wurde keine andere Beihilfe oder Gemeinschaftsfinanzierung bereitgestellt.

Gründe für die Einleitung des Verfahrens

(13) In dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens vom 19. Dezember 2001 ([5]) hat die Kommission Zweifel an der Standortunabhängigkeit sowie an der Verlagerung des Vorhabens geäußert. Außerdem hat sie die Notwendigkeit zum Ausdruck gebracht, die Existenz von Unterlagen, die beweisen, dass Bielsko Biala von Iveco als rentabler Alternativstandort betrachtet wurde, zu überprüfen.

(14) Darüber hinaus hat die Kommission Bedenken im Hinblick auf eine Reihe von Elementen geäußert, die in der Kosten-Nutzen-Analyse (nachstehend „KNA") enthalten sind und insbesondere folgende Aspekte betreffen:

— die Einbeziehung nicht beihilfefähiger Investitionskosten in die KNA;

— die Begründung für die höheren Investitionskosten für Maschinen und Ausrüstungen in Foggia im Vergleich zu Bielsko Biala;

— ob in dem Vorhaben Investitionskosten für die Ausstattung der Zulieferer vorgesehen sind. Falls ja, auf welchen genauen Betrag sich diese Investitionen belaufen, für welchen Standort sie geplant sind und wie die Namen der beteiligten Lieferanten lauten;

— die genaue Berechnung der Kosten für die Beförderung;

— die Anzahl der für die Produktion an den beiden Standporten benötigten Arbeitskräfte;

— die Arbeitskosten in Foggia.

III. BEMERKUNGEN ITALIENS

(15) Die italienischen Behörden haben sich mit Schreiben vom 12. Februar 2002 zur Einleitung des Verfahrens geäußert. Weitere Auskünfte wurden während des Ortstermins in Foggia am 12. April 2002 sowie mit Schreiben vom 11. Juni 2002 erteilt.

([1]) Entscheidung der Kommission vom 1. März 2000 zur Beihilfe N 792/99 (ABl. C 175 vom 24.6.2000).

([2]) Beschluss der Kommission vom 12. Juli 2000, in der Sache N 715/99 keine Einwände zu erheben (ABl. C 278 vom 30.9.2000).

([3]) Betreffend die „Umwandlung, mit Änderungen, der gesetzesvertretenden Verordnung Nr. 415 vom 22. Oktober 1992 in ein Gesetz, zur Änderung des Gesetzes Nr. 64 vom 1. März 1986 betreffend die einheitliche Regelung der Sondermaßnahmen in Süditalien und Vorschriften zur Förderung von Produktionstätigkeiten".

([4]) Betreffend „Rationalisierungsmaßnahmen der öffentlichen Finanzen".

([5]) Siehe Fußnote 1.

(16) In ihren Stellungnahmen bekräftigen die italienischen Behörden erstens den standortunabhängigen Charakter des Vorhabens und brachten diesbezüglich interne Unterlagen bei, die belegen, dass die endgültige Entscheidung über die Durchführung der Investition in Foggia im Juli 2000 getroffen wurde und gleichzeitig das Vorhaben in Bielsko Biala aufgegeben wurde.

(17) Zweitens behaupten die italienischen Behörden, die in der KNA enthaltene Investitionssumme mit einem Nominalwert von 323 270 000 EUR beziehe sich auf sämtliche standortunabhängigen Kosten, die Iveco für das Vorhaben bestreiten musste. Von diesen Kosten wurden 265 610 000 EUR gemäß dem Gesetz Nr. 488/92, welches die Rechtsgrundlage für die Beihilfe darstellt, als beihilfefähig angesehen. Die italienischen Behörden betonen, der ursprüngliche Betrag ermögliche ein besseres Verständnis der wirtschaftlichen Entscheidung, die das Unternehmen zwischen dem gewählten Standort und dem Alternativstandort zu treffen hatte, und sei aus diesem Grund in der KNA ausgewiesen worden. Gleichwohl erteilten sie ausführliche Auskünfte zum Charakter und zu den Zeiträumen der Ausgaben, die für die beihilfefähigen standortunabhängigen Investitionen getätigt wurden, sowie zu den Abschreibungsmethoden, die in Bezug auf die beihilfefähigen Investitionen für Maschinen und Ausrüstungen herangezogen wurden.

(18) Drittens legten die italienischen Behörden ausführliche Angaben sowie entsprechende Dokumente zu den Investitionen in Maschinen und Ausrüstungen vor, die zu den im Vergleich zu Bielsko Biala höheren Kosten in Foggia führten. Trotz der weitgehend ähnlichen Arbeitsstationen an den beiden Standorten seien in Foggia erhebliche Unterschiede hinsichtlich der Verbindungen zwischen den Fertigungsstraßen, der technischen Lösungen an den Maschinen selbst und der Anpassung an die klimatischen Bedingungen im Sommer festgestellt worden. Während des Ortstermins am 12. April 2002 legten die italienischen Behörden weitere Beweise zur Stützung ihrer Behauptungen vor.

(19) Viertens gaben die italienischen Behörden nähere Erläuterungen zu den Kostenunterschieden für die Zulieferausstattung in Bezug auf die Teksid. Aufgrund der geringeren Kosten in Polen und des niedrigeren Automatisierungsgrads im Werk des Zulieferers seien die Kosten besagter Investitionen in Polen niedriger gewesen.

(20) Fünftens bekräftigten die italienischen Behörden, die in Foggia hergestellten Motoren würden auf der Straße zu den Bestimmungswerken transportiert, während die Beförderung von Biesko Biala aus mit der Eisenbahn erfolgt wäre. Zur Bestätigung dieser Behauptung legten sie Dokumente zu den gegenwärtig in den Ausgangs- und den Bestimmungswerken in Betrieb befindlichen logistischen Anlagen vor. Die italienischen Behörden legten außerdem detailliertere Angaben zu den Verkehrswegen und -zeiten vor.

(21) Sechstens übermittelten die italienischen Behörden ausführliche Angaben zur Anzahl der für die Produktion des Motors eingesetzten Arbeitskräfte und zur Zahl der verlorenen Produktionsstunden. Außerdem brachten sie Belegdokumente für die Arbeitskosten in Foggia bei.

(22) Siebtens gaben die italienischen Behörden spezielle Erläuterungen zu den Kosten für die überschüssigen Arbeitskräfte, die in Foggia im Fall der Durchführung des Projekts in Bielsko Biala angefallen wären, und zu den Kosten für die überschüssigen Arbeitskräfte, die tatsächlich in Bielsko Biala angefallen sind, nachdem man sich für den Standort Foggia entschieden hatte.

(23) Für Foggia haben die italienischen Behörden berechnet, dass, unter Berücksichtigung der natürlichen Fluktuation und des Bedarfs für die restliche Produktion des alten Motors, bis zum Jahr 2004 ein Überschuss von 950 Arbeitskräften angefallen wäre, wenn man das Vorhaben nicht verwirklicht hätte. Davon hätten 200 Beschäftigte Anreize zum Verlassen des Unternehmens erhalten und die anderen 750 in andere Werke von Iveco, der Fiat-Gruppe oder der Zulieferer umgesetzt werden können, wobei von diesen 150 Personen im Rentenalter erforderlichenfalls in den Genuss von Sondermaßnahmen auf der Grundlage des Mobilitätsinstruments gekommen wären. Die italienischen Behörden setzen die Gesamtkosten für die überzähligen Arbeitskräfte in Foggia mit 6 500 000 EUR an, das entspricht einem gegenwärtigen Wert von 8 070 000 EUR.

(24) Was Bielsko Biala anbelangt, so haben die italienischen Behörden bestätigt, dass in der Anmeldung lediglich die Kosten für die überschüssigen Arbeitskräfte enthalten waren, die unmittelbar und eindeutig mit der Entscheidung, das Projekt nicht in Polen durchzuführen, verbunden waren. Sie haben darüber hinaus Nachweise dafür erbracht, dass sich die Entlassungskosten auf 7 230 000 EUR für 1 250 der 1 600 Beschäftigten, die im Zusammenhang mit dem Projekt als überzählig galten, beliefen.

(25) Schließlich haben die italienischen Behörden Angaben übermittelt, die darauf hindeuten, dass die europaweite Produktionskapazität für leichte Nutzfahrzeuge in den Bereichen, für die die Motoren bestimmt sind, während der Laufzeit des Projekts auf der Ebene der Fiat-Gruppe konstant bleibt.

IV. **WÜRDIGUNG DER BEIHILFE**

(26) Die von Italien angemeldete Maßnahme zugunsten von Iveco stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar. Tatsächlich soll sie aus staatlichen Mitteln finanziert werden. Da sie einen wesentlichen Teil der Projektfinanzierung ausmacht, kann sie außerdem durch die Begünstigung von Iveco gegenüber anderen Unternehmen, die keine Beihilfe erhalten, den innergemeinschaftlichen Wettbewerb verfälschen. Und schließlich ist der Automobilmarkt durch einen regen Handel zwischen Mitgliedstaaten gekennzeichnet.

(27) In Artikel 87 Absatz 2 EG-Vertrag sind bestimmte mit dem Gemeinsamen Markt zu vereinbarende Beihilfearten aufgeführt. Aufgrund der Art und der Zielsetzung der Beihilfe sowie des Standorts des Unternehmens sind die Buchstaben a), b) und c) des genannten Absatzes auf das in Rede stehende Vorhaben nicht anwendbar. In Artikel 87 Absatz 3 EG-Vertrag sind weitere Formen von Beihilfen festgelegt, die als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden können. Die Kommission stellt fest, dass das betreffende Vorhaben in der Region Apulien angesiedelt ist, einem Fördergebiet im Sinne des Artikels 87 Absatz 3 Buchstabe a) EG-Vertrag, in dem Großunternehmen Regionalbeihilfen bis zu einem Höchstsatz von 35 % Nettosubventionsäquivalent (NSÄ) — dies entspricht 53,50 % BSÄ — gewährt werden können.

(28) Die fragliche Beihilfe ist für Iveco bestimmt, ein Unternehmen, das in der Herstellung und Montage von Motoren, leichten Nutzfahrzeugen und Lastkraftwagen tätig ist. Demzufolge gehört das Unternehmen zur Automobilindustrie im Sinne des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie [1] (nachstehend „Kfz-Gemeinschaftsrahmen“).

(29) Nach Maßgabe dieses Rahmens müssen Beihilfen, die staatliche Behörden für ein Einzelprojekt im Rahmen genehmigter Beihilferegelungen zugunsten eines in der Kfz-Industrie tätigen Unternehmens zu gewähren beabsichtigen, vor ihrer Gewährung nach Artikel 88 Absatz 3 notifiziert werden, wenn mindestens eine der beiden nachstehenden Schwellen überschritten wird: a) Gesamtkosten des Vorhabens: 50 Mio. EUR, oder b) Gesamtbruttobetrag aller Beihilfen, die aus staatlichen Mitteln oder im Rahmen der Finanzierungsinstrumente der Gemeinschaft für das Projekt bereitgestellt werden: 5 Mio. EUR. Sowohl die Gesamtkosten des Vorhabens als auch der Gesamtbetrag der Beihilfen liegen über den für die Notifizierung vorgeschriebenen Schwellen. Die italienischen Behörden haben daher mit der Anmeldung des Vorhabens zur Gewährung einer Beihilfe zugunsten von Iveco den Bestimmungen von Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag entsprochen.

(30) Gemäß dem oben erwähnten Kfz-Gemeinschaftsrahmen wird die Kommission in allen Fällen dafür Sorge tragen, dass die Beihilfe in einem angemessenen Verhältnis zum Ausmaß der zu lösenden Probleme steht und für die Durchführung des Projekts erforderlich ist. Für die Genehmigung einer staatlichen Beihilfe in der Kfz-Industrie durch die Kommission sind die Aspekte der Verhältnismäßigkeit und der Notwendigkeit zu beachten.

(31) Gemäß Ziffer 3.2 Buchstabe a) des oben erwähnten Kfz-Gemeinschaftsrahmens muss der Beihilfeempfänger, um die Notwendigkeit einer Regionalbeihilfe zu beweisen, eindeutig das Bestehen eines wirtschaftlich gesunden Alternativstandorts nachweisen. Wenn nämlich kein anderer neuer oder bereits vorhandener Standort im Rahmen der Gruppe die fragliche Investition aufnehmen könnte, muss der Beihilfeempfänger sein Projekt im einzig möglichen Werk auch ohne Beihilfe durchführen. Demzufolge kann für ein standortgebundenes Projekt keine Regionalbeihilfe genehmigt werden.

(32) Die Kommission hat mit Unterstützung durch einen unabhängigen Kfz-Sachverständigen die von Italien übermittelten Angaben und Dokumente geprüft und kam zu dem Schluss, dass das Projekt das Merkmal der Standortungebundenheit aufweist.

(33) Die italienischen Behörden haben erstens nachgewiesen, dass Bielsko Biala ein rentabler Alternativstandort für das Vorhaben war. Die vorgelegten Dokumente belegen, dass Bielsko Biala im April 1999 als Standort für die Projektdurchführung ausgewählt worden war und noch im selben Jahr mit den Vorbereitungsarbeiten in dem polnischen Werk begonnen wurde. Diese Arbeiten wurden im März 2000 nach offiziellen Kontakten zwischen Iveco und den italienischen Behörden und in Erwartung der endgültigen Entscheidung über die Standortwahl abgebrochen. Im März 2000 hatte Iveco ein Treffen mit dem Maschinenlieferanten Comau durchgeführt, in dessen Verlauf die möglichen Alternativen Bielsko Biala oder Foggia geprüft wurden. Im Juli 2000 entschloss sich Iveco schließlich, die Investition in Foggia zu tätigen, und gab gleichzeitig das Vorhaben in Bielsko Biala auf. Am 24. Juli 2000 wurde die Beihilfe für das Vorhaben bei den italienischen Behörden förmlich beantragt und, in Abhängigkeit von der Genehmigung durch die Kommission, am 21. Dezember 2000 bewilligt.

(34) Zweitens hat die Kommission während des Ortstermins am Werkstandort Foggia am 12. April 2002 überprüft, dass das Vorhaben den vollständigen Abbau der alten Fertigungsstraßen und die Montage völlig neuer Maschinen und Ausrüstungen in einer Gesamtstruktur umfasst, die sich deutlich von der vorhergehenden unterscheidet. Deshalb kann das Projekt im Sinne des oben erwähnten Kfz-Gemeinschaftsrahmens als Umstellungsvorhaben betrachtet werden.

(35) Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass es sich um ein standortunabhängiges Vorhaben handelt und demnach eine Regionalbeihilfe gewährt werden kann, da die Beihilfe erforderlich ist, um Anreize für Investitionen in dem Fördergebiet zu schaffen.

(36) Was die förderfähigen Kosten anbelangt, so weist die Kommission darauf hin, dass gemäß Ziffer 3.2 Buchstabe b) des oben erwähnten Kfz-Gemeinschaftsrahmens die Förderfähigkeit durch die in dem betreffenden Fördergebiet geltende Regionalregelung bestimmt wird. Die förderfähigen Kosten bilden die Grundlage für die Berechnung des Handicaps und der Beihilfeintensität und werden mit dem Regionalbeihilfehöchstsatz verglichen. Im vorliegenden Fall belaufen sich die vom Gesetz 488/92 festgelegten förderfähigen Kosten auf einen Nominalwert von 265 610 000 EUR, was mit Bezugsjahr 2000 und einem Abzinsungssatz von 5,70 % einem gegenwärtigen Wert von 247 763 583 EUR entspricht. Daraus ergibt sich eine Beihilfeintensität von 43,96 % BSÄ.

[1] ABl. C 279 vom 15.9.1997, S. 1, und ABl. C 368 vom 22.12.2001, S. 10.

(37) Gemäß Ziffer 3.2 Buchstabe c) des oben erwähnten Kfz-Gemeinschaftsrahmens hat die Kommission darauf zu achten, dass die Beihilfen für die standortungebundenen Teile eines Projekts der Lösung der regionalen Probleme, die sie beheben sollen, angemessen sind. Hierfür wird die Methode der Kosten-Nutzen-Analyse angewandt.

(38) Die KNA vergleicht für die standortungebundenen Projektteile die Kosten, die der Kapitalgeber übernehmen muss, um sein Investitionsprojekt in dem betreffenden Gebiet durchzuführen, mit den Kosten, die er für ein gleiches Investitionsprojekt an einem Alternativstandort zu übernehmen hätte. So können die besonderen Nachteile des betreffenden Fördergebiets bestimmt werden. Die Kommission begrenzt die Regionalbeihilfegewährung entsprechend den aus der Investition in die Vergleichsanlage resultierenden regionalen Nachteilen.

(39) Gemäß Ziffer 3.2 Buchstabe c) des Kfz-Gemeinschaftsrahmens erfolgt die Bewertung der operationellen Nachteile von Foggia im Vergleich zu Bielsko Biala in der KNA während einer Dauer von drei Jahren, weil es sich bei dem in Rede stehenden Projekt um ein Umstellungsvorhaben und nicht um ein Projekt zur Neuansiedlung an einem noch nicht erschlossenen Standort handelt. Der Zeitraum von drei Jahren, auf den sich die vorgelegte KNA erstreckt, umfasst die Jahre 2002-2004, d. h. also drei Jahre ab dem Jahr, in dem die Produktion angelaufen ist (gemäß Ziffer 3.3 in Anhang I des genannten Gemeinschaftsrahmens).

(40) Die Kommission hat die von Italien nach Einleitung des Verfahrens erteilten ergänzenden Auskünfte berücksichtigt. Auf der Grundlage dieser neuen Elemente und mit Hilfe ihres unabhängigen Kfz-Sachverständigen hat die Kommission die KNA wie nachstehend angegeben in einigen Punkten geändert.

(41) Zusätzliche Investitionskosten für Maschinen und Ausrüstungen in Foggia: Die von Italien übermittelten Angaben und die während des Ortstermins zusammengetragenen Elemente haben gezeigt, dass der Unterschied zwischen den Kosten in Foggia (Nominalwert 286 650 000 EUR) und denen in Bielsko Biala (Nominalwert 241 290 000 EUR) belegt ist. Trotz der faktisch gleichen Herstellungsverfahren und -maschinen ist die Installation von Transferstraßen aufgrund des Produkt-Layouts und des Platzmangels in Foggia teurer. In einigen Fällen mussten in Foggia oberirdische Beförderungsanlagen für den Teiletransfer zwischen den Stationen eingerichtet werden. Die, wenngleich geringen, zusätzlichen Kosten in Foggia ergaben sich aus der Notwendigkeit, die Kühlsysteme für die elektrischen und elektronischen Anlagen zu verbessern.

(42) Investitionskosten für die Zuliefererausstattung: Die Kommission stellt fest, dass diese Kosten nicht in dem Nominalwert in Höhe von 265 610 000 EUR, die von den italienischen Behörden als beihilfefähig betrachtet wurden, enthalten waren. Aus diesem Grund gehen sie auch nicht in den Wert ein, auf dessen Grundlage die Handicap- und die Beihilfeintensität berechnet und mit dem Regionalbeihilfehöchstsatz verglichen werden.

(43) Transportkosten: Die Kommission kam nach Prüfung der von Italien übermittelten neuen Angaben zu dem Schluss, dass Iveco über die logistischen Kapazitäten verfügte, die für die Bahnbeförderung der Motoren von Bielsko Biala zu den Bestimmungswerken erforderlich sind. Dies ermöglichte erhebliche Einsparungen bei den Transportkosten je Motor/Kilometer im Vergleich zur Beförderung im Straßenverkehr, wie in Foggia vorgesehen. Gleichwohl hätte sich diese Kostenersparnis durch die größere Entfernung zwischen dem polnischen Werk und den Bestimmungswerken wieder aufgehoben. Ausgehend von den übermittelten Informationen hat die Kommission errechnet, dass Foggia hinsichtlich der Beförderungskosten im Zeitraum 2002-2004 einen Vorteil in Höhe von 28 000 EUR (aktueller Wert) erlangen wird.

(44) Vorgesehene Beschäftigungsniveaus: Die von Iveco vorgelegten zusätzlichen internen Belegdokumente beweisen eindeutig, dass die Zahl der für das Vorhaben einzustellenden Arbeitnehmer mit der in der Kosten-Nutzen-Analyse ausgewiesenen identisch ist. Die Unterlagen bestätigen auch den relativ hohen Anteil verlorener Arbeitsstunden an der Gesamtzahl der für die Motorenherstellung notwendigen Stunden. Die Arbeitsverluste sind hauptsächlich zwei Faktoren zuzuschreiben: den hohen Fehlzeiten in dem Werk und dem schwierigen Übergang von der Produktion des alten zu der des neuen Motorenmodells. Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass die Beschäftigungsniveaus in der KNA korrekt wiedergegeben wurden.

(45) Arbeitskosten in Foggia: Die von den italienischen Behörden übermittelten zusätzlichen Zahlen deuten darauf hin, dass die Lohnkosten in Foggia denen in den anderen italienischen Werken der Fiat-Gruppe entsprechen. Den italienischen Behörden zufolge haben sich die Unterschiede zwischen den Arbeitskosten in Nord- und in Süditalien in den letzten Jahren infolge der schrittweisen Abschaffung der Steueranreize für die Beschäftigung im Süden verringert. Außerdem ist der Prozentsatz hochspezialisierter Arbeitskräfte in einem modernen Maschinenbauunternehmen wie dem in Foggia höher als in einem normalen Karosseriewerk. Aufgrund dieser Fakten gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die in der KNA angegebenen Arbeitskosten akzeptiert werden können.

(46) Kosten für die überzähligen Arbeitskräfte: Nach Auffassung der Kommission müssen diese Kosten in die KNA einbezogen werden, um die komparativen Nachteile Foggias im Vergleich zu Bielsko Biala bewerten zu können. Die Kommission hat die von den italienischen Behörden übermittelten Zahlen überprüft und kam zu dem Schluss, dass die Angaben betreffend die natürliche Fluktuation, die in Foggia für die restliche Produktion des alten Motors benötigten Arbeitskräfte und die dank des Mobilitätsinstruments in den Vorruhestand gehenden Beschäftigten akzeptiert werden können. Gleichwohl stellt die Kommission fest, dass die italienischen Behörden keine ausreichenden Nachweise dafür erbracht haben, dass 750 Arbeitnehmer problemlos in andere Iveco-Werke der Fiat-Gruppe oder Werke von Teilelieferanten hätten umgesetzt werden können.

(47) Zur Unterstützung der Behauptung, dass eine Umsetzung von Arbeitnehmern in Iveco-Werke in Norditalien möglich gewesen wäre, haben die italienischen Behörden die Kopie einer 1996 zwischen dem Unternehmen und den Gewerkschaften geschlossenen Vereinbarung vorgelegt, aus der hervorgeht, dass eine bestimmte Anzahl von Arbeitnehmern aus Foggia in andere Iveco-Werke versetzt worden ist. Allerdings könnte diese Vereinbarung nach Ansicht der Kommission anlässlich der teilweisen Schließung des Werkes in Foggia getroffen worden sein. Die Umsetzung der Arbeitskräfte 1997 erfolgte zu einem Zeitpunkt, da Iveco erhebliche Investitionen im Werk von Foggia vornahm, obwohl gleichzeitig ein vorrübergehender Rückgang bei der Nachfrage nach den hergestellten Motoren zu verzeichnen war. Der Vereinbarung gemäß sollte das Unternehmen im Einklang mit den Produktionserfordernissen Anreize für die Rückkehr der umgesetzten Beschäftigten nach Foggia schaffen. Es ist nicht klar, ob die Gewerkschaften eine solche Vereinbarung im Fall erheblicher und permanenter Produktionseinschnitte in dem Werk akzeptiert hätten.

(48) Zur Unterstützung der Behauptung, wonach die Arbeitnehmer in andere Werke der Fiat-Gruppe hätten umgesetzt werden können, haben die italienischen Behörden Angaben zur Personaleinstellung in den Werken von Fiat Auto in der Region übermittelt. Diese Zahlen deuten jedoch darauf hin, dass die neuen Arbeitnehmer größtenteils entweder nur vorübergehend oder aber mit Verträgen eingestellt wurden, durch die sich die indirekten Kosten für die Einstellung junger Arbeitnehmer verringern (Ausbildungs-Beschäftigungsverträge). Nach Ansicht der Kommission wurden keine überzeugenden Nachweise dafür erbracht, dass die Unternehmen bereit gewesen wären, die in Foggia überzähligen Arbeitskräfte (die den italienischen Behörden zufolge in einem verhältnismäßig hohen Alter waren und hohe Löhne bekamen) einzustellen. Zum anderen ist nicht klar, dass die Arbeitnehmer die Umsetzung auf einen neuen Arbeitsplatz zu schlechteren Vertragsbedingungen akzeptiert hätten. Auch was die Möglichkeit der Teilezulieferer zur Einstellung der in Foggia überflüssigen Arbeitnehmer anbelangt, haben die italienischen Behörden keinen überzeugenden Beweis geliefert.

(49) Aufgrund der vorliegenden Informationen, insbesondere der Antwort Italiens auf die Einleitung des Prüfverfahrens, gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass ohne das fragliche Vorhaben in Foggia 950 Arbeitskräfte überflüssig geworden wären. 150 hätten in den Genuss des Mobilitätsinstruments für kurz vor dem Rentenalter stehende Arbeitnehmer kommen können, während den anderen Anreize für die Aufgabe ihres Arbeitsplatzes hätten geboten werden müssen. Die Kommission hat daher die Kosten für die überschüssigen Arbeitskräfte, die in Foggia im Fall der Nichtdurchführung des Vorhabens im Zeitraum 2002-2004 angefallen wären, mit 21 870 000 EUR angesetzt.

(50) In Bezug auf die Kosten für den potenziellen Arbeitskräfteüberschuss in Bielsko Biala hebt die Kommission hervor, dass die Entlassungen unmittelbar aus der Entscheidung von Iveco resultierten, das Vorhaben in Foggia durchzuführen. Die Verkleinerung des polnischen Werkes hat in den letzten Jahren zur Entlassung von mehreren Tausend Beschäftigten geführt, während durch das Vorhaben des F1-Motors 1 600 Arbeitsplätze hätten erhalten werden können. Deshalb gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Kosten für diese überzähligen Arbeitskräfte eindeutig der Entscheidung zugeschrieben werden können, das Projekt nicht in Polen durchzuführen. Die italienischen Behörden haben ausreichende Beweise dafür erbracht, dass sich die Entlassungskosten für 1 250 Beschäftigte in den Jahren 2000-2001 auf 7 230 000 EUR beliefen und dass weitere 350 Beschäftigte entlassen wurden oder in absehbarer Zeit entlassen werden. Ausgehend von den vorliegenden Informationen hat die Kommission die Gesamtkosten für die überzähligen Arbeitskräfte in Bielsko Biala für den Zeitraum 2000-2002 mit 9 264 000 EUR veranschlagt.

(51) Die an der KNA vorgenommenen Änderungen führen zu anderen Ergebnissen hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses als ursprünglich von Italien mitgeteilt. Die geänderte KNA weist für Foggia Nettogrenzkosten in Höhe von 128 381 000 EUR mit Bezugsjahr 2000 aus (gegenüber dem ursprünglich angemeldeten Betrag von 139 280 000 EUR). Daraus ergibt sich für das Projekt ein Handicapverhältnis von 51,82 % (gegenüber den ursprünglich notifizierten 45,72 %). Während das als absoluter Wert angegebene regionale Handicap niedriger ist als das von Italien angemeldete, erhöht sich das Handicap-Verhältnis, weil nur 265 610 000 EUR gemäß dem Kfz-Gemeinschaftsrahmen als beihilfefähige Kosten angesehen wurden.

(52) Schließlich hat die Kommission einen möglichen Beihilfezuschlag bzw. eine Erhöhung der genehmigungsfähigen Beihilfeintensität als zusätzlichen Anreiz für den Kapitalgeber zur Durchführung des Investitionsvorhabens in dem betreffenden Gebiet in Betracht gezogen. Die beigebrachten Dokumente weisen darauf hin, dass die europaweite Produktion für leichte Nutzfahrzeuge in den Bereichen, für die die Motoren bestimmt sind, während der Laufzeit des Projekts auf der Ebene der Fiat-Gruppe konstant bleibt. Das sich aus der KNA ergebende regionale Handicap-Verhältnis hat sich somit um zwei Prozentpunkte auf einen endgültigen Wert von 53,82 % erhöht.

V. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(53) Die Beihilfeintensität des Vorhabens (43,96 % BSÄ) liegt sowohl unter dem durch die KNA/Beihilfezuschlag ermittelten Handicapverhältnis (53,82 %) als auch unter dem Regionalbeihilfehöchstsatz (35 % NSÄ. Eine Beihilfeintensität von 53,50 % BSÄ hätte dem Regionalbeihilfehöchstsatz entsprochen). Die Beihilfe, die Italien zugunsten von Iveco gewähren will, erfüllt demnach die Kriterien, um gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a) EG-Vertrag als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar betrachtet werden zu können —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Beihilfe, die Italien in Höhe von nominal 121 658 000 EUR Bruttosubventionsäquivalent (aktueller Wert 108 915 621 EUR mit Bezugsjahr 2000 und Abzinsungssatz von 5,70 %) für eine beihilfefähige Investition in Höhe von nominal 265 610 000 EUR (gegenwärtiger Wert 247 763 583 EUR) zugunsten von Iveco SpA in Foggia gewähren will, ist gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a) EG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist an die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 2. Oktober 2002

Für die Kommission

Mario MONTI

Mitglied der Kommission