II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 2ας Οκτωβρίου 2002
για την κρατική ενίσχυση που η Ιταλία χορήγησε στην Iveco SpA

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2002) 3580]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2003/310/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα προαναφερθέντα άρθρα [1],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Οι ιταλικές αρχές, με επιστολή τους της 21ης Ιουνίου 2001, ανακοίνωσαν σχέδιο περιφερειακής ενίσχυσης υπέρ της Iveco SpA (στο εξής «Iveco»). Στις 27 Ιουλίου, η Επιτροπή ζήτησε περαιτέρω πληροφορίες, που διαβιβάστηκαν από τις ιταλικές αρχές με επιστολή τους της 5ης Οκτωβρίου 2001, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 17 Οκτωβρίου 2001.

(2) Στις 19 Δεκεμβρίου 2001, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ (απόφαση κίνησης διαδικασίας επίσημης έρευνας), δεδομένου ότι υπήρχαν αμφιβολίες σχετικά με το συμβιβάσιμο της ενίσχυσης με την κοινή αγορά. Η Ιταλία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας με επιστολή της της 12ης Φεβρουαρίου 2002 (που πρωτοκολλήθηκε στις 19 Φεβρουαρίου). Στις 12 Απριλίου 2002, η Επιτροπή πραγματοποίησε επίσκεψη στις εγκαταστάσεις της Foggia (Ιταλία) και στις 22 Απριλίου 2002 ζήτησε περαιτέρω πληροφορίες, τις οποίες η Ιταλία παρέσχε στις 11 Ιουνίου 2002 (με επιστολή της που πρωτοκολλήθηκε στις 12 Ιουνίου).

(3) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [2], μαζί με την πρόσκληση προς τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα εν λόγω μέτρα. Η Επιτροπή δεν έλαβε καμία σχετική παρατήρηση.

II. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

Το σχέδιο

(4) Το σχέδιο που ανακοινώθηκε αφορά την παραγωγή μιας νέας κατηγορίας κινητήρων ντίζελ που καλείται F1, των τύπων 2,3 και 3,0 λίτρων. Ο κινητήρας, η παραγωγή του οποίου άρχισε το 2001, αντικαθιστά το παλιό μοντέλο 8140 και θα χρησιμοποιηθεί σε ελαφρά εμπορικά οχήματα του ομίλου Fiat και άλλων κατασκευαστών αυτοκινήτων.

(5) Το σχέδιο πραγματοποιήθηκε στις εγκαταστάσεις της Iveco στη Foggia, στην Απουλία, δηλαδή σε περιφέρεια βοηθούμενη βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3, στοιχείο α), όπου η μέγιστη ένταση της περιφερειακής ενίσχυσης είναι 35 %, στο χρονικό διάστημα 2000-2006.

[1] ΕΕ C 53 της 28.2.2002, σ. 2.

[2] Βλέπε υποσημείωση 1.

(6) Το σχέδιο άρχισε να εφαρμόζεται τον Αύγουστο 2000 και θα ολοκληρωθεί εντός του Δεκεμβρίου 2003. Σύμφωνα με όσα δήλωσαν οι ιταλικές αρχές, το σχέδιο περιλαμβάνει την εγκατάσταση τελείως νέων γραμμών παραγωγής των κινητήρων F1 και παράλληλα, την βαθμιαία μείωση της παραγωγής του κινητήρα 8140. Μετά την ολοκλήρωση του προγράμματος, η ικανότητα παραγωγής των εγκαταστάσεων θα είναι 290 000 κινητήρες τον χρόνο, εκ των οποίων 230 000 της κατηγορίας F1 οι δε υπόλοιποι 60 000 της σειράς 8140. Εξάλλου θα παράγονται περίπου 120 000 κινητηρίων αξόνων «stand alone» που προορίζονται κυρίως για πώληση σε παραγωγό οχημάτων του ανταγωνισμού.

(7) Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές το σχέδιο δύναται να πραγματοποιηθεί σε άλλο τόπο. Το 1998, για την υλοποίηση του σχεδίου, είχε επιλεγεί ο τόπος Bielsko Biała, στην Πολωνία, της ιδιοκτησίας του ομίλου Fiat. Προηγουμένως είχε διακοπεί η συναρμολόγηση αυτοκινήτων οχημάτων και ως εκ τούτου είχε απελευθερωθεί χώρος για νέες επενδύσεις προς εκμετάλλευση της υπάρχουσας υποδομής και μέρους του εργατικού δυναμικού. Ταυτόχρονα, θα πρέπει βαθμιαία να μειωθεί η παραγωγή του κινητήρα 8140 στις εγκαταστάσεις της Foggia. Μόλις ολοκληρωθεί το σχέδιο, θα παράγονται εν πάση περιπτώσει 60 000 κινητήρες τον χρόνο του μοντέλου 8140 για να ικανοποιηθεί η ζήτηση λιγότερο αναπτυγμένων χωρών. Εξάλλου, είχε προβλεφθεί η υλοποίηση στη Foggia ενός «κέντρου ανακαίνισης» παλαιών κινητήρων.

(8) Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, η Iveco είχε ανακοινώσει την απόφασή της να μειώσει την παραγωγή στη Foggia, στις αρχές του 2000. Ωστόσο οι ιταλικές αρχές ζήτησαν από την επιχείρηση αυτή να επανεξετάσει την επιλογή της και προσέφεραν κρατική ενίσχυση ως μερική αντιστάθμιση του επιπλέον κόστους που θα συνεπάγετο η υλοποίηση του σχεδίου στη Foggia. Μετά το πέρας των διαπραγματεύσεων με τις ιταλικές αρχές και μετά από την έγκριση του νέου χάρτη περιφερειακών ενισχύσεων βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) τον Μάρτιο του 2000 ([1]), η Iveco αποφάσισε να μεταθέσει το σχέδιο στη Foggia, και άρχισε τις εργασίες κατά τις θερινές διακοπές του Αυγούστου 2000. Η αίτηση ενίσχυσης για το σχέδιο υποβλήθηκε επίσημα στις ιταλικές αρχές τον Ιούλιο 2000 και εγκρίθηκε από αυτές τον Δεκέμβριο του ιδίου έτους.

Νομική βάση και ποσό της ενίσχυσης

(9) Η κοινοποιηθείσα ενίσχυση χορηγήθηκε στο πλαίσιο καθεστώτων ενισχύσεων ήδη εγκεκριμένων ([2]), που προβλέπονται από το νόμο αριθ. 488 της 19ης Δεκεμβρίου 1992 ([3]), (στο εξής «νόμος 488/92») και από το νόμο αριθ. 662, της 23ης Δεκεμβρίου 1996 ([4]), (στο εξής «νόμος 662/96»).

(10) Η Iveco προτίθεται να επενδύσει ονομαστικό ποσό 323 270 000 ευρώ (304 600 864 σε σημερινές τιμές, βάσει του 2000, με προεξοφλητικό επιτόκιο 5,70 %), εκ των οποίων 265 610 000 ευρώ είχαν κριθεί αποδεκτά από τις ιταλικές αρχές.

(11) Η κοινοποιηθείσα ενίσχυση χορηγείται υπό μορφή μη επιστρεπτέας επιδότησης και ανέρχεται σε ονομαστική τιμή, σε 121 658 000 ευρώ, σε ακαθάριστο ισοδύναμο επιδότησης (στο εξής «AIE»), και ισούται σε σημερινές τιμές με 108 915 621 ευρώ. Η ένταση της κοινοποιηθείσας από τις ιταλικές αρχές ενίσχυσης αντιστοιχεί σε 35,76 % AIE.

(12) Δεν έχουν δοθεί άλλες ενισχύσεις ή κοινοτικές χρηματοδοτήσεις στο σχέδιο.

Λόγοι για την κίνηση της διαδικασίας

(13) Η Επιτροπή στην απόφασή της τής 19ης Δεκεμβρίου 2001, να κινήσει τη διαδικασία ([5]), διατύπωσε αμφιβολίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά της «μετακίνησης» και «μετατροπής» του σχεδίου. Εξάλλου, επέμεινε στην ανάγκη να διαπιστωθεί η ύπαρξη αποδείξεων ότι η Iveco είχε εξετάσει το Bielsko Biała ως ικανή εναλλακτική γεωγραφική θέση για το σχέδιο.

(14) Η Επιτροπή είχε εκφράσει αμφιβολίες για σειρά στοιχείων που περιελάμβανε η ανάλυση κόστους/ωφέλειας (που καλείται στο εξής «ΑΚΩ», τα οποία αφορούν ειδικότερα:

— τη συμπερίληψη κόστους/επένδυσης που δεν γίνονται αποδεκτά στην ΑΚΩ,

— τη δικαιολόγηση επιπλέον επενδυτικού κόστους για γενικό και μηχανικό εξοπλισμό στη Foggia σε σχέση με το Bielsko Biała,

— τη συμπερίληψη ή μη στο σχέδιο επενδυτικού κόστους για τον δανεισμό χρήσης στους υποκατασκευαστές, και σε περίπτωση θετικής απάντησης, την αναφορά του ακριβούς ποσού, του τόπου πραγματοποίησης των επενδύσεων και των στοιχείων των εν λόγω υποκατασκευαστών,

— τον ακριβή υπολογισμό του κόστους μεταφοράς στην έξοδο,

— τον απαιτούμενο αριθμό εργαζομένων για την παραγωγή σε κάθε έναν από τους δύο τόπους,

— το κόστος εργατικού δυναμικού στη Foggia.

III. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΔΙΑΒΙΒΑΣΕ Η ΙΤΑΛΙΑ

(15) Στις 12 Φεβρουαρίου 2002, οι ιταλικές αρχές διαβίβασαν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας. Περαιτέρω πληροφορίες παρασχέθηκαν κατά την επί τόπου επίσκεψη στη Foggia, στις 12 Απριλίου 2002, καθώς και με επιστολή της 11ης Ιουλίου 2002.

([1]) Απόφαση της Επιτροπής της 1ης Μαρτίου 2000, σχετικά με την υπόθεση N 792/99 (ΕΕ C 175 της 24.6.2000, σ. 11).

([2]) Απόφαση της Επιτροπής, της 12ης Ιουλίου 2000, να μην προβάλει αντιρρήσεις στην υπόθεση N 715/99 (ΕΕ C 278 της 30.10.2000).

([3]) Για τη «μετατροπή σε νόμο, με τροποποιήσεις, του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 415, της 22ας Οκτωβρίου 1992, περί τροποποιήσεως του νόμου αριθ. 64 της 1ης Μαρτίου 1986, όσον αφορά τον οργανωτικό νόμο για τις έκτακτες παρεμβάσεις στη Νότια Ιταλία και τους κανόνες για τη διευκόλυνση των παραγωγικών δραστηριοτήτων».

([4]) Περί «μέτρων εξορθολογισμού των δημοσίων οικονομικών».

([5]) Βλέπε υποσημείωση 1.

(16) Οι ιταλικές αρχές επιμένουν κυρίως στη δυνατότητα μετακίνησης του σχεδίου, και για τον σκοπό αυτό, παρέχουν εσωτερικά έγγραφα τα οποία βεβαιώνουν ότι η τελική απόφαση για την υλοποίηση της επένδυσης στη Foggia λήφθηκε τον Ιούλιο 2000 και ότι ταυτόχρονα είχε εγκαταλειφθεί το σχέδιο του Bielsko Biała.

(17) Κατά δεύτερο λόγο, οι ιταλικές αρχές διαβεβαιώνουν ότι το ποσό της επένδυσης, ονομαστικής τιμής 323 270 000 ευρώ που περιλαμβάνεται στο ΑΚΩ, αφορά το κόστος κάθε κινητού στοιχείου στο οποίο υποβλήθηκε η Iveco για το σχέδιο αυτό. Από το κόστος αυτό 265 610 000 ευρώ θεωρήθηκαν ως αποδεκτές επενδύσεις βάσει του νόμου 488/92, που αποτελεί τη νομική βάση της ενίσχυσης. Οι ιταλικές αρχές βεβαιώνουν ότι το αρχικό ποσό επιτρέπει μια καλύτερη κατανόηση της οικονομικής επιλογής που χρειάστηκε να κάνει η εταιρεία μεταξύ του αρχικού τόπου και της εναλλακτικής λύσης, η οποία για τον λόγο αυτό είχε εισαχθεί στην ΑΚΩ. Οι ιταλικές αρχές ωστόσο παρέχον λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τη φύση και τον χρόνο πραγματοποίησης των δαπανών για τις αποδεκτές κινητές επενδύσεις καθώς και για τις μεθόδους απόσβεσης που χρησιμοποιήθηκαν για τις αποδεκτές επενδύσεις σε μηχανικό και κτιριακό εξοπλισμό.

(18) Κατά τρίτο λόγο, οι ιταλικές αρχές παρέσχον λεπτομερείς πληροφορίες και σχετική τεκμηρίωση για τις επενδύσεις για γενικό και μηχανικό εξοπλισμό που συνεπάγονται επιπλέον κόστος στη Foggia σε σχέση με το Bielsko Biała. Παρότι οι σταθμοί εργασίας στις δύο εγκαταστάσεις έμοιαζαν πολύ στη Foggia, διαπιστώθηκαν σημαντικές διαφορές όσον αφορά τις συνδέσεις μεταξύ των γραμμών, τις τεχνικές λύσεις στα ίδια μηχανήματα και στην προσαρμογή θερινών κλιματικών λύσεων. Κατά την επίσκεψη που πραγματοποιήθηκε στις 12 Απριλίου 2002, οι ιταλικές αρχές παρέσχον περαιτέρω αποδείξεις προς στήριξη των ισχυρισμών τους.

(19) Κατά τέταρτο λόγο, οι ιταλικές αρχές προέβησαν σε διευκρινίσεις σχετικά με τις διαφορές κόστους για την εκχώρηση χρήσης σε υποκατασκευαστές όσον αφορά το Teksid. Το κόστος των επενδύσεων αυτών ήταν χαμηλότερο στην Πολωνία, δεδομένου του χαμηλού κόστους στη χώρα αυτή και του υψηλότερου ποσοστού αυτοματοποίησης στις εγκαταστάσεις του υποκατασκευαστή.

(20) Κατά πέμπτο λόγο, οι ιταλικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι οι κινητήρες που θα παράγονται στη Foggia θα μεταφέρονται προς τις τελικές εγκαταστάσεις οδικά, ενώ η μεταφορά από το Bielsko Biała θα πραγματοποιείτο σιδηροδρομικά. Προς επιβεβαίωση τούτου παρέσχον στοιχεία τεκμηρίωσης σχετικά με τον υλικοτεχνικό εξοπλισμό που λειτουργεί σήμερα στις εγκαταστάσεις αναχώρησης και άφιξης. Οι ιταλικές αρχές παρέσχον εξάλλου λεπτομερέστερες πληροφορίες σχετικά με τη διαδρομή και τους χρόνους μεταφοράς.

(21) Κατά έκτο λόγο, οι ιταλικές αρχές παρέσχον λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό εργαζομένων που απασχολούντο για την παραγωγή του κινητήρα και της απώλειας ωρών παραγωγής. Οι ιταλικές αρχές παρέσχον εξάλλου στοιχεία που επιβεβαιώνουν το κόστος εργατικού δυναμικού στη Foggia.

(22) Κατά έβδομο λόγο, οι ιταλικές αρχές παρέσχον ειδικές διευκρινίσεις σχετικά με το επιπλέον κόστος που θα προέκυπτε στη Foggia, αν το σχέδιο είχε υλοποιηθεί στο Bielsko Biała, και το επιπλέον κόστος που όντως προέκυψε στο Bielsko Biała με την επιλογή της Foggia.

(23) Όσον αφορά τη Foggia, οι ιταλικές αρχές υπολόγισαν ότι, λαμβανομένου υπόψη του φυσικού κύκλου εργασιών και των αναγκών για την εναπομένουσα παραγωγή του παλαιού κινητήρα, αν δεν είχε πραγματοποιηθεί το σχέδιο, 950 εργαζόμενοι θα είχαν χαρακτηρισθεί υπεράριθμοι, μέσα στο 2004. Από αυτούς, οι 200 θα είχαν λάβει κίνητρα για να αποχωρήσουν, οι δε υπόλοιποι 750 θα είχαν μεταφερθεί προς άλλες εγκαταστάσεις της Iveco, του ομίλου Fiat και των υποκατασκευαστών και εφόσον ήταν αναγκαίο, 150 από αυτούς, σε ηλικία συνταξιοδότησης, θα μπορούσαν να επωφεληθούν από τις ειδικές διατάξεις βάσει του θεσμού της κινητικότητας. Οι ιταλικές αρχές υπολογίζουν ότι το συνολικό κόστος του πλεονάσματος του Foggia, θα κυμαίνετο από 6 500 000 ευρώ έως 8 070 000 ευρώ σε σημερινές τιμές.

(24) Όσον αφορά το Bielsko Biała, οι ιταλικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι στην ανακοίνωση είχε περιληφθεί μόνο το επιπλέον κόστος που συνδέετο άμεσα και αποκλειστικά με την απόφαση της μη υλοποίησης του σχεδίου στην Πολωνία. Εξάλλου, παρέχον στοιχεία που αποδεικνύουν ότι το κόστος απολύσεων θα ανερχόταν σε 7 230 000 ευρώ για 1 250 από τους 1 600 εργαζόμενους που κρίθηκαν υπεράριθμοι για το σχέδιο αυτό.

(25) Τέλος, οι ιταλικές αρχές παρέσχον στοιχεία απ' όπου προκύπτει ότι η ικανότητα παραγωγής ελαφρών εμπορικών οχημάτων στην Ευρώπη στους τομείς για τους οποίους προορίζονται οι κινητήρες θα παραμείνει, όσον αφορά τον όμιλο Fiat, σταθερή κατά τη διάρκεια του σχεδίου.

IV. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ**

(26) Το μέτρο που ανακοίνωσε η Ιταλία υπέρ της Iveco αποτελεί κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ. Η επένδυση χρηματοδοτείται από το κράτος μέσω κρατικών πόρων. Εξάλλου, δεδομένου ότι αντιπροσωπεύει ένα μη αμελητέο τμήμα της χρηματοδότησης του σχεδίου, η ενίσχυση μπορεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό στο εσωτερικό της Κοινότητας παρέχοντας πλεονεκτήματα στην Iveco σε σχέση με άλλες επιχειρήσεις. Τέλος, στην αγορά αυτοκινήτων οχημάτων πραγματοποιούνται μεγάλες ενδοκοινοτικές συναλλαγές.

(27) Στο άρθρο 87 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, προβλέπονται ορισμένες μορφές ενισχύσεων που συμβιβάζονται με τη συνθήκη ΕΚ. Λαμβανομένης υπόψη της φύσης και του σκοπού της ενίσχυσης καθώς και της γεωγραφικής θέσης της επιχείρησης, τα στοιχεία α), β) και γ) δεν εφαρμόζονται στο συγκεκριμένο σχέδιο. Το άρθρο 87 παράγραφος 3) προβλέπει άλλες μορφές ενίσχυσης που μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το συγκεκριμένο σχέδιο βρίσκεται στην Απουλία, περιφέρεια η οποία μπορεί να τύχει ενισχύσεων βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο α), μέχρι μέγιστο περιφερειακό ποσοστό 35 % σε καθαρό ισοδύναμο επιδότησης (στο εξής «ΚΙΕ») για τις μεγάλες επιχειρήσεις, το οποίο αντιστοιχεί σε 53,50 % ΑΙΕ.

(28) Η συγκεκριμένη ενίσχυση προορίζεται για την Iveco, επιχείρηση που ασκεί τη δραστηριότητά της στον τομέα της κατασκευής και συναρμολόγησης κινητήρων, ελαφρών εμπορικών οχημάτων και φορτηγών. Ωστόσο, η επιχείρηση αποτελεί τμήμα του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας σύμφωνα με τον κοινοτικό κανονισμό-πλαίσιο περί κρατικών ενισχύσεων στην αυτοκινητοβιομηχανία [1] (στο εξής «κανονισμός-πλαίσιο αυτοκινητοβιομηχανίας»).

(29) Στον εν λόγω κανονισμό-πλαίσιο προσδιορίζεται ότι οι ενισχύσεις που οι δημόσιες αρχές προτίθενται να χορηγήσουν σε μεμονωμένο σχέδιο, στο πλαίσιο εγκεκριμένου καθεστώτος ενισχύσεων υπέρ επιχείρησης που λειτουργεί στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, πρέπει να ανακοινώνονται πριν από τη χορήγησή τους βάσει του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, εάν υπάρχει υπέρβαση ενός από τα ακόλουθα ανώτατα όρια: α) συνολικό κόστος του σχεδίου: 50 εκατ. ευρώ ή β) συνολικό ποσό των κρατικών ενισχύσεων και των ενισχύσεων που προέρχονται από κοινοτικά μέσα για το συγκεκριμένο σχέδιο: 5 εκατ. ευρώ. Τόσο το συνολικό κόστος του σχεδίου όσο και το ποσό των ενισχύσεων υπερβαίνει τα προβλεπόμενα ανώτατα όρια όσον αφορά την κοινοποίηση. Ωστόσο, οι ιταλικές αρχές κοινοποιώντας την προτεινόμενη ενίσχυση υπέρ της Iveco, τήρησαν τους όρους του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης.

(30) Βάσει του προαναφερθέντος κανονισμού-πλαισίου περί αυτοκινητοβιομηχανίας, η Επιτροπή προβλέπει ωστόσο, σε κάθε περίπτωση, οι χορηγούμενες ενισχύσεις να είναι αναγκαίες για την υλοποίηση του σχεδίου και ανάλογες προς τη σοβαρότητα των προβλημάτων στην επίλυση των οποίων στοχεύουν. Η ταυτόχρονη τήρηση των δύο αυτών κριτηρίων της ανάγκης και της αναλογικότητας είναι απαραίτητη για να μπορεί η Επιτροπή να εγκρίνει τη χορήγηση της κρατικής ενίσχυσης στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

(31) Βάσει του σημείου 3.2 στοιχείο α) του προαναφερθέντος κανονισμού-πλαισίου, για να αποδειχθεί η ανάγκη της περιφερειακής ενίσχυσης, η δικαιούχος εταιρεία πρέπει να αποδείξει σαφώς ότι διαθέτει βάσιμη οικονομικά εναλλακτική λύση για την υλοποίηση του σχεδίου της. Εάν στο πλαίσιο της ομάδας, κανένας άλλος νέος ή υπάρχων βιομηχανικός τόπος δεν μπορεί να δεχθεί τη συγκεκριμένη επένδυση, η επιχείρηση υποχρεούται να υλοποιήσει το σχέδιό της στις μόνες δυνατές εγκαταστάσεις ακόμα και χωρίς ενίσχυση. Κατά συνέπεια δεν μπορεί να χορηγηθεί καμία περιφερειακή ενίσχυση εάν το σχέδιο δεν έχει δυνατότητα γεωγραφικής κινητικότητας.

(32) Η Επιτροπή, με τη βοήθεια του ανεξάρτητου εμπειρογνώμονά της σε θέματα αυτοκινητοβιομηχανίας, εξέτασε τα στοιχεία και την τεκμηρίωση που παρέσχε η Ιταλία και συνήγαγε ότι το σχέδιο διαθέτει γεωγραφική κινητικότητα.

(33) Κυρίως, οι ιταλικές αρχές απέδειξαν ότι το Bielsko Biała ήταν μια δυνατή γεωγραφική εναλλακτική λύση για την εφαρμογή του σχεδίου. Από την παρασχεθείσα τεκμηρίωση προκύπτει ότι το Bielsko Biała είχε επιλεγεί για την υλοποίηση του σχεδίου, τον Απρίλιο 1999, και ότι οι εργασίες προπαρασκευής είχαν αρχίσει στις πολωνικές εγκαταστάσεις κατά τη διάρκεια του ιδίου έτους. Οι εργασίες αυτές διεκόπησαν τον Μάρτιο 2000, μετά από επίσημες επαφές μεταξύ της Iveco και των ιταλικών αρχών και εν αναμονή της τελικής απόφασης σχετικά με τον χώρο υλοποίησης του σχεδίου. Τον Μάρτιο 2000, η Iveco είχε διοργανώσει μια συνεδρίαση με τον προμηθευτή μηχανικού εξοπλισμού Comau κατά τη διάρκεια της οποίας είχαν αξιολογηθεί οι δυνατές συναλλακτικές λύσεις του Bielsko Biała και της Foggia. Τον Ιούλιο 2000, η Iveco αποφάσισε τελικά να πραγματοποιήσει την επένδυση στη Foggia, και ταυτόχρονα, εγκατέλειψε το σχέδιο του Bielsko Biała. Η επίσημη αίτηση ενίσχυσης υποβλήθηκε στις ιταλικές αρχές στις 24 Ιουλίου 2000, η δε ενίσχυση χορηγήθηκε στις 21 Δεκεμβρίου 2000, υπό την αίρεση της έγκρισης από μέρους της Επιτροπής.

(34) Κατά δεύτερο λόγο, κατά την επίσκεψη που πραγματοποίησε στις εγκαταστάσεις της Foggia, στις 12 Απριλίου 2002, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το σχέδιο περιλαμβάνει την πλήρη διάλυση των παλαιών γραμμών παραγωγής και την εγκατάσταση τελείως νέων μηχανημάτων και εξοπλισμού σε μια σφαιρική δομή παραγωγής που είναι σαφώς διαφορετική από την προηγούμενη. Ως εκ τούτου το σχέδιο μπορεί να θεωρηθεί ως σχέδιο μετατροπής βάσει της προαναφερθείσας ρύθμισης.

(35) Η Επιτροπή συνάγει ως εκ τούτου ότι το σχέδιο έχει δυνατότητα μετακίνησης και ότι κατά συνέπεια, μπορεί να θεωρηθεί επιλέξιμο για περιφερειακή ενίσχυση δεδομένου ότι η ενίσχυση αυτή είναι αναγκαία για την προσέλκυση επενδύσεων στην βοηθούμενη περιφέρεια.

(36) Η Επιτροπή όσον αφορά το αποδεκτό κόστος, επισημαίνει ότι σύμφωνα με το σημείο 3.2 στοιχείο β) του προαναφερθέντος κανονισμού-πλαισίου περί αυτοκινητοβιομηχανίας, το αποδεκτό κόστος καθορίζεται από το καθεστώς που εφαρμόζεται στη συγκεκριμένη βοηθούμενη περιφέρεια. Το αποδεκτό κόστος αποτελεί τη βάση για τον υπολογισμό του μειονεκτήματος και την ένταση της ενίσχυσης και τα οποία συγκρίνονται με το ανώτατο όριο περιφερειακής ενίσχυσης. Στη συγκεκριμένη περίπτωση το αποδεκτό κόστος, όπως ορίζεται από τον νόμο αριθ. 488/92, ανέρχεται σε 265 610 000 ευρώ σε ονομαστική τιμή που αντιστοιχούν σε 247 763 583 ευρώ σε σημερινή τιμή, βάσει του έτους 2000 με προεξοφλητικό επιτόκιο 5,70 %. Κατά συνέπεια, η ένταση της ενίσχυσης ισούται με 43,96 % ΑΙΕ.

[1] ΕΕ C 279 της 15.9.1997, σ.1 και ΕΕ C 368 της 22.12.2001 σ. 10.

(37) Σύμφωνα με το σημείο 3.2 στοιχείο γ) του προαναφερθέντος κανονισμού-πλαισίου περί αυτοκινητοβιομηχανίας, η Επιτροπή πρέπει να διαπιστώσει ότι το προβλεπόμενο μέτρο ενίσχυσης είναι ανάλογο με το μέγεθος των περιφερειακών προβλημάτων στην επίλυση των οποίων θα συμβάλει. Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιείται η μέθοδος της ΑΚΩ.

(38) Η ΑΚΩ θέτει σε αντιπαράθεση, όσον αφορά τα κινητά στοιχεία, το κόστος στο οποίο ο επενδυτής θα πρέπει να υποβληθεί για να υλοποιήσει το σχέδιό του στη συγκεκριμένη περιφέρεια με εκείνο στο οποίο θα έπρεπε να υποβληθεί για να υλοποιήσει ένα ταυτόσημο σχέδιο σε έναν εναλλακτικό τόπο ώστε να προσδιοριστούν τα ειδικά μειονεκτήματα της συγκεκριμένης βοηθούμενης περιφέρειας. Η Επιτροπή εγκρίνει τις περιφερειακές ενισχύσεις εντός των ορίων των περιφερειακών μειονεκτημάτων που προκύπτουν από την επένδυση στον τόπο αναφοράς.

(39) Σύμφωνα με το σημείο 3.2 στοιχείο γ) του προαναφερθέντος κανονισμού-πλαισίου περί αυτοκινητοβιομηχανίας, τα λειτουργικά μειονεκτήματα της Foggia σε σχέση με εκείνα του Bielsko Biała αξιολογούνται στην ΑΚΩ με προοπτική μίας τριετίας, δεδομένου ότι το συγκεκριμένο σχέδιο αποτελεί σχέδιο μετατροπής και όχι σχέδιο σε παρθένο έδαφος. Το χρονικό διάστημα που καλύπτει η υποβληθείσα ΑΚΩ περιλαμβάνει τα έτη 2002-2004, δηλαδή τρία έτη από την έναρξη παραγωγής, σύμφωνα με το σημείο 3.3. του παραρτήματος Ι της προαναφερθέντος κανονισμού.

(40) Η Επιτροπή έλαβε υπόψη της τις συμπληρωματικές πληροφορίες που διαβίβασε η Ιταλία μετά από την κίνηση της διαδικασίας. Βάσει αυτών των νέων στοιχείων και με τη βοήθεια του ανεξάρτητου εμπειρογνώμονά της στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, η Επιτροπή τροποποίησε ορισμένα στοιχεία της ΑΚΩ, όπως αναφέρεται ακολούθως.

(41) Όσον αφορά το επιπλέον κόστος της επένδυσης για γενικό και μηχανικό εξοπλισμό σε εγκαταστάσεις της Foggia, από τα στοιχεία που παρέσχε η Ιταλία και από τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν κατά την επί τόπου επίσκεψη, προκύπτει ότι δικαιολογείται η διαφορά του κόστους μεταξύ Foggia (ονομαστική τιμή 286 650 000 ευρώ) και Bielsko Biała (ονομαστική τιμή 241 290 000 ευρώ). Παρότι οι διαδικασίες και οι μηχανές παραγωγής είναι ουσιαστικά ίδιες, η εγκατάσταση των γραμμών μεταβίβασης είναι πιο πολυδάπανη στη Foggia, δεδομένης της διάταξης των κτιρίων και της έλλειψης διαθέσιμου χώρου. Σε ορισμένες περιπτώσεις, στη Foggia, χρειάστηκε να εγκατασταθούν εναέριες διασυνδέσεις για τη μεταφορά των στοιχείων κατασκευής μεταξύ των διαφόρων σταθμών. Το επιπλέον κόστος, στη Foggia, λόγω του ότι η εγκατάσταση είναι μικρότερη, προέρχεται από την ανάγκη βελτίωσης των συστημάτων ψύξης των ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών μονάδων.

(42) Όσον αφορά το κόστος επένδυσης για τον δανεισμό χρήσης στους υποκατασκευαστές, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το κόστος αυτό δεν περιλαμβανόταν στα 265 610 000 ευρώ της ονομαστικής αξίας που θεωρήθηκε αποδεκτό κόστος από μέρους των ιταλικών αρχών. Για τον λόγο αυτό δεν πρέπει να αποτελέσουν βάση επί της οποίας υπολογίζονται και συγκρίνονται με το μέγιστο ποσοστό περιφερειακής ενίσχυσης οι εντάσεις του μειονεκτήματος και της ενίσχυσης.

(43) Όσον αφορά το κόστος μεταφοράς στην είσοδο, η Επιτροπή διαπίστωσε νέα στοιχεία που παρέσχε η Ιταλία και συνεπέρανε ότι η Iveco διέθετε την αναγκαία υλικοτεχνική ικανότητα για να μεταφέρει τους κινητήρες σιδηροδρομικά από το Bielsko Biała στις εγκαταστάσεις προορισμού. Τούτο παρέχει ουσιαστική εξοικονόμηση κόστους μεταφοράς ανά κινητήρα/χιλιόμετρο σε σχέση με την οδική μεταφορά που θα χρησιμοποιείτο στη Foggia. Ωστόσο, η μεγαλύτερη απόσταση μεταξύ των πολωνικών εγκαταστάσεων και των εγκαταστάσεων προορισμού θα εκμηδένιζε την εξοικονόμηση αυτή. Βάσει των παρασχεθέντων στοιχείων η Επιτροπή υπολογίζει ότι η Foggia θα αποκομίσει πλεονέκτημα, από πλευράς κόστους και μεταφοράς στην έξοδο, ίσο με 28 000 ευρώ σε σημερινές τιμές κατά την περίοδο 2002-2004.

(44) Όσον αφορά τα προβλεπόμενα επίπεδα απασχόλησης, από τα επιπλέον εσωτερικά δικαιολογητικά της Iveco που παρέσχε η Ιταλία προκύπτει σαφώς ότι ο αριθμός εργαζομένων που πρέπει να προσληφθούν για το σχέδιο είναι ο ίδιος με εκείνον που αναφέρεται στην ανάλυση κόστους/ωφέλειας. Τα έγγραφα επιβεβαιώνουν και τη σχετικά υψηλή επίπτωση της απώλειας ωρών εργασίας επί του συνόλου των απαιτουμένων ωρών για την παραγωγή των κινητήρων. Οι απώλειες εργατικού δυναμικού θα πρέπει να καταλογιστούν σε δύο κύριους παράγοντες: υψηλό επίπεδο απουσιών στις εγκαταστάσεις και δυσχερής μετάβαση της παραγωγής από το παλαιό μοντέλο κινητήρα σε εκείνο των νέων μοντέλων. Η Επιτροπή συνάγει, ως εκ τούτου, ότι τα επίπεδα απασχόλησης αναφέρθηκαν ορθά στην ΑΚΩ.

(45) Όσον αφορά το κόστος εργατικού δυναμικού στη Foggia, από τα επιπλέον αριθμητικά στοιχεία που παρέσχον οι ιταλικές αρχές προκύπτει ότι το μισθολογικό κόστος στη Foggia συμφωνεί με εκείνα άλλων ιταλικών εγκαταστάσεων του ομίλου Fiat. Οι ιταλικές αρχές βεβαιώνουν ότι κατά τα τελευταία έτη η διαφορά του κόστους εργατικού δυναμικού μεταξύ της Βόρειας και Νότιας Ιταλίας έχει μειωθεί, δεδομένης της προοδευτικής κατάργησης των φορολογικών κινήτρων για την απασχόληση στο Νότο. Εξάλλου, το ποσοστό ιδιαίτερα ειδικευμένου εργατικού δυναμικού είναι μεγαλύτερο σε εγκαταστάσεις προηγμένης μηχανικής, όπως στην περίπτωση της Foggia, σε σχέση με τις συνήθεις εγκαταστάσεις αμαξωμάτων. Βάσει των στοιχείων αυτών, η Επιτροπή συνάγει ότι το κόστος εργατικού δυναμικού που αναφέρεται στην ΑΚΩ είναι δυνατόν να γίνει αποδεκτό.

(46) Όσον αφορά το κόστος του πλεονάσματος, η Επιτροπή κρίνει ότι πρέπει να συμπεριληφθεί στην ΑΚΩ ώστε να υπολογιστούν τα συγκριτικά μειονεκτήματα της Foggia σε σχέση με του Bielsko Biała. Η Επιτροπή εξακρίβωσε τα στοιχεία που παρέσχον οι ιταλικές αρχές και συνήγαγε ότι εκείνα τα οποία αφορούν τον φυσικό κύκλο εργασιών, την ανάγκη επιπλέον εργατικού δυναμικού στη Foggia και την πρόωρη συνταξιοδότηση μέσω του θεσμού της κινητικότητας (istituto della mobilità) μπορούν να γίνουν αποδεκτά. Ωστόσο, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι ιταλικές αρχές δεν παρέσχον αρκετά στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι οι 750 εργάτες θα μπορούσαν τελικά να έχουν μεταφερθεί σε άλλες εγκαταστάσεις της Iveco, του ομίλου Fiat ή των υποκατασκευαστών.

(47) Προς στήριξη του ισχυρισμού βάσει του οποίου θα ήταν δυνατό να μεταφερθούν οι εργαζόμενοι σε εγκαταστάσεις της Iveco στη Βόρεια Ιταλία, οι ιταλικές αρχές διαβίβασαν αντίγραφο της συμφωνίας του 1996, που είχε συναφθεί μεταξύ της επιχείρησης και των συνδικάτων, από το οποίο προκύπτει ότι ορισμένος αριθμός εργαζομένων στη Foggia είχαν μεταφερθεί σε άλλες εγκαταστάσεις της Iveco. Ωστόσο η Επιτροπή αμφιβάλλει κατά πόσον η συμφωνία αυτή συνάφθηκε επ' ευκαιρία του μερικού κλεισίματος των εγκαταστάσεων της Foggia. Η μεταφορά εργατικού δυναμικού του 1997 διενεργήθηκε σε μια στιγμή που η Iveco πραγματοποιούσε σημαντικές επενδύσεις στις εγκαταστάσεις της Foggia, ενώ σημειώνεται ταυτόχρονα μια περιστασιακή μείωση της ζήτησης των παραγομένων κινητήρων. Η συμφωνία προβλέπει ότι η επιχείρηση θα παράσχει κίνητρα για την επιστροφή των μετατεθέντων εργαζομένων στη Foggia ανάλογα με τις απαιτήσεις της παραγωγής. Δεν είναι σαφές κατά πόσον τα συνδικάτα των εργαζομένων θα είχαν αποδεχθεί μια τέτοια συμφωνία σε περίπτωση σημαντικής και μόνιμης μείωσης της παραγωγής στις εγκαταστάσεις της Foggia.

(48) Προς στήριξη του ισχυρισμού βάσει του οποίου οι εργαζόμενοι θα μπορούσαν να έχουν μετατεθεί σε άλλες εγκαταστάσεις του ομίλου Fiat, οι ιταλικές αρχές παρέχον στοιχεία σχετικά με την πρόσληψη προσωπικού στις εγκαταστάσεις της Fiat Auto στην περιφέρεια αυτή. Ωστόσο, από τα αριθμητικά στοιχεία προκύπτει ότι οι νέοι εργαζόμενοι προσλήφθηκαν κατά μεγάλο μέρος είτε σε προσωρινή βάση είτε με συμβάσεις που μειώνουν το έμμεσο κόστος της πρόσληψης των νέων εργαζομένων (συμβάσεις μαθητείας). Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι δεν έχουν παρασχεθεί πειστικές αποδείξεις απ' όπου να προκύπτει ότι οι εγκαταστάσεις αυτές ήταν διατεθειμένες να προσλάβουν επιπλέον εργαζόμενους στη Foggia (όπου, σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, οι εργαζόμενοι ήταν σχετικά μεγάλης ηλικίας και υψηλόμισθοι). Από την άλλη πλευρά δεν είναι σαφές το κατά πόσον οι εργαζόμενοι αυτοί θα είχαν δεχθεί τη μετάθεση προς μια νέα θέση εργασίας με χειρότερους συμβατικούς όρους. Όσον αφορά την ικανότητα των υποκατασκευαστών να προσλάβουν τους πλεονάζοντες εργαζόμενους της Foggia, οι ιταλικές αρχές δεν θα παρέσχον κανένα πειστικό στοιχείο σχετικά.

(49) Η Επιτροπή βάσει των πληροφοριών που έχει στην κατοχή της, κυρίως αυτές που παρέσχον οι ιταλικές αρχές σε απάντηση της ερευνητικής διαδικασίας, συμπεραίνει ότι χωρίς το συγκεκριμένο σχέδιο στη Foggia θα υπήρχαν 950 πλεονάζοντες εργαζόμενοι. Από αυτούς, 150 εργαζόμενοι θα μπορούσαν να τύχουν του θεσμού της κινητικότητας που προβλέπεται για τους εργαζόμενους που πλησιάζουν την ηλικία συνταξιοδότησης, οι δε υπόλοιποι θα έπρεπε να τύχουν κινήτρων για να αποχωρήσουν. Η Επιτροπή έχει υπολογίσει ωστόσο σε 21 870 000 ευρώ το κόστος του πλεονάσματος που θα είχε σημειωθεί στη Foggia αν δεν είχε πραγματοποιηθεί το σχέδιο της περιόδου 2002-2004.

(50) Όσον αφορά το κόστος του ενδεχόμενου πλεονάσματος στο Bielsko Biała, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι απολύσεις αποτέλεσαν άμεση συνέπεια της απόφασης της Iveco να πραγματοποιήσει το σχέδιο στη Foggia. Η αναμόρφωση των πολωνικών εγκαταστάσεων προκάλεσε εκατοντάδες απολύσεις, κατά τα τελευταία έτη, το δε σχέδιο F1 θα είχε παράσχει τη δυνατότητα διάσωσης 1 600 θέσεων εργασίας. Για τον λόγο αυτό η Επιτροπή συμπεραίνει ότι το κόστος του πλεονάσματος αυτού θα μπορούσε να καταλογιστεί και μόνον στην απόφαση μη πραγματοποίησης του σχεδίου στην Πολωνία. Οι ιταλικές αρχές παρέσχον επαρκή αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία προκύπτει ότι το κόστος που συνδέεται με την απόλυση 1 250 εργαζομένων ανέρχεται σε 7 230 000 ευρώ κατά το 2000-2001 και ότι άλλοι 350 εργαζόμενοι έχουν απολυθεί ή πρόκειται να απολυθούν σύντομα. Η Επιτροπή, βάσει των πληροφοριών που έχει στην κατοχή της, έχει υπολογίσει σε 9 264 000 ευρώ το συνολικό κόστος του πλεονάσματος στο Bielsko Biała, κατά την χρονική περίοδο 2000-2002.

(51) Οι τροποποιήσεις που εισήχθησαν στην ΑΚΩ οδηγούν σε αποτελέσματα όσον αφορά το κόστος/ωφέλεια που διαφέρουν από εκείνα που είχε αρχικά κοινοποιήσει η Ιταλία. Η τροποποιημένη ΑΚΩ παρουσιάζει ένα σαφές μειονέκτημα ως προς το κόστος στη Foggia ίσο με 128 381 000 ευρώ, με βάση το 2000, (σε σχέση με το αρχικά κοινοποιηθέν ποσό των 139 280 000 ευρώ). Κατά συνέπεια, ο συντελεστής μειονεκτήματος του σχεδίου ισούται με 51,82 % (σε σχέση με εκείνο που είχε αρχικά κοινοποιηθεί που ήταν 45,72 %). Ενώ το περιφερειακό μειονέκτημα είναι κατά απόλυτη τιμή χαμηλότερο από εκείνο που κοινοποίησε η Ιταλία, ο συντελεστής μειονεκτήματος έχει αυξηθεί δεδομένου ότι μόνον 265 610 000 ευρώ θεωρούνται αποδεκτό κόστος, σύμφωνα με τον προαναφερθέντα κανονισμό-πλαίσιο περί αυτοκινητοβιομηχανίας.

(52) Τέλος, η Επιτροπή εξέτασε το ζήτημα ενός ενδεχόμενου «top-up», δηλαδή μίας αύξησης της επιτρεπόμενης έντασης της ενίσχυσης, ως περαιτέρω κινήτρου για τον επενδυτή να επενδύσει στη συγκεκριμένη περιφέρεια. Από τα παρασχεθέντα στοιχεία τεκμηρίωσης προκύπτει ότι η ευρωπαϊκή ικανότητα παραγωγής ελαφρών εμπορικών οχημάτων στα τμήματα στα οποία απευθύνονται οι κινητήρες θα παραμείνει σταθερή κατά τη διάρκεια του σχεδίου στο επίπεδο του ομίλου Fiat. Ωστόσο, ο συντελεστής περιφερειακού μειονεκτήματος που προκύπτει από την ΑΚΩ αυξάνεται κατά δύο ποσοστιαίες μονάδες φθάνοντας στον τελικό συντελεστή 53,82 %.

V. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(53) Η ένταση της ενίσχυσης του σχεδίου (43,96 % ΑΙΕ) είναι κατώτερη και από το μεμονωμένο μειονέκτημα της ΑΚΩ/top up (53,82 %) και από το μέγιστο έντασης της περιφερειακής ενίσχυσης (35 % ΚΙΕ). Με ενίσχυση 53,50 % ΑΙΕ θα είχε τηρηθεί το περιφερειακό ανώτατο όριο. Στην περιφερειακή ενίσχυση που προτίθεται να χορηγήσει η Ιταλία στην Iveco τηρούνται ως εκ τούτου τα κριτήρια για να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) της συνθήκης ΕΚ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Συμβιβάζεται με την κοινή αγορά, βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) της συνθήκης ΕΚ, η κρατική ενίσχυση που η Ιταλία που προτίθεται να χορηγήσει στην Iveco SpA, στη Foggia, ποσού 121 658 000 ευρώ, ακαθάριστου ισοδύναμου επιδότησης ονομαστικής αξίας (108 915 621 ευρώ σε σημερινή τιμή, με βάση το έτος 2000, και προεξοφλητικό επιτόκιο 5,70 %), για επιλέξιμη επένδυση 265 610 000 ευρώ ονομαστικής τιμής (ίσο με 247 763 583 ευρώ σε σημερινές τιμές).

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 2 Οκτωβρίου 2002.

Για την Επιτροπή

Mario MONTI

Μέλος της Επιτροπής