II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,
tehty 2 päivänä lokakuuta 2002,
Valtiontuesta, jonka Italia on myöntänyt Iveco SpA:lle

(tiedoksiannettu numerolla K(2002) 3580)

(Ainoastaan italiankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2003/310/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianosaisia esittämään huomautuksensa [1],

sekä katsoo seuraavaa:

I **Menettely**

(1) Italian viranomaiset ilmoittivat 21 päivänä kesäkuuta 2001 päivätyllä kirjeellä suunnitelmasta myöntää Iveco SpA:lle (jäljempänä 'Iveco') aluetukea. Komissio pyysi 27 päivänä heinäkuuta lisätietoja, jotka Italian viranomaiset toimittivat 5 päivänä lokakuuta 2001 päivätyllä kirjeellä. Se kirjattiin vastaanotetuksi 17 päivänä lokakuuta 2001.

(2) Komissio päätti 19 päivänä joulukuuta 2001 aloittaa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn (päätös muodollisen tutkimusmenettelyn aloittamisesta), koska epäili tuen soveltuvuutta yhteismarkkinoille. Italia esitti menettelyn aloittamista koskevat huomautuksensa 12 päivänä helmikuuta 2002 päivätyllä kirjeellä (joka kirjattiin vastaanotetuksi 19 päivänä helmikuuta). Komissio vieraili 12 päivänä huhtikuuta 2002 Foggiassa (Italia) sijaitsevassa tehtaassa ja pyysi 22 päivänä huhtikuuta 2002 lisätietoja, jotka Italia toimitti 11 päivänä kesäkuuta 2002 (12 päivänä kesäkuuta vastaanotetuksi kirjatulla kirjeellä).

(3) Komission päätös menettelyn aloittamisesta julkaistiin *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* [2]. Komissio kehotti samalla asianomaisia esittämään huomautuksensa kyseisestä toimenpiteestä. Komissio ei saanut yhtään huomautusta.

II **Yksityiskohtainen kuvaus tuesta**

Hanke

(4) Ilmoitettu hanke koskee uudentyyppisten, F1-nimisten 2,3- ja 3,0-litraisten dieselmoottoreiden tuotantoa. Kyseinen moottori, jonka valmistus alkoi vuonna 2001, korvaa vanhan 8140-mallin, ja sillä on tarkoitus varustaa Fiat-konsernin ja muiden moottoriajoneuvovalmistajien kevyet hyötyajoneuvot.

(5) Hanke toteutetaan Ivecon tehtaalla Foggiassa Apuliassa. Apulia on 87 artiklan 3 kohdan a alakohdan soveltamisalaan kuuluva alue, jolla aluetuen enimmäismäärä on 35 prosenttia vuosina 2000—2006.

[1] EYVL C 53, 28.2.2002, s. 2.

[2] Ks. alaviite.

(6) Hanke käynnistyi elokuussa 2000, ja se saadaan päätökseen joulukuuhun 2003 mennessä. Italian viranomaisten ilmoituksen mukaan hankkeen yhteydessä on tarkoitus rakentaa F1-moottoreiden täysin uudet tuotantolinjat sekä vastaavasti vähentää asteittain 8140-moottorin tuotantoa. Hankkeen päättymisen jälkeen tehtaan vuosikapasiteetti on 290 000 moottoria, joista 230 000 on F1-moottoreita ja loput 60 000 moottoria 8140-mallia. Lisäksi valmistetaan noin 120 000 kampiakselia ("stand alone"), jotka on tarkoitettu pääasiassa kilpailevan ajoneuvovalmistajan myyntiä varten.

(7) Italian viranomaisten mukaan hanke on liikuteltava. Hankkeen toteuttamiseen valittiin vuonna 1998 Fiat-konsernin Bielsko Bialassa Puolassa omistama tehdas. Autojen kokoonpano oli aiemmin keskeytetty tällä puolalaisella tehtaalla, joten paikka oli vapaa uusille investoinneille, joissa voitaisiin hyödyntää olemassa olevaa infrastruktuuria ja osaa työvoimasta. Samaan aikaan oli asteittain vähennettävä 8140-moottorin tuotantoa Foggian tehtaalla. Hankkeen päätyttyä olisi kuitenkin valmistettu 60 000 kappaletta 8140-moottoria vuodessa heikommin kehittyneiden maiden kysyntään vastaamiseksi. Lisäksi Foggiassa suunniteltiin toteutettavan vanhojen moottoreiden uudistamiskeskus ("renovation center").

(8) Italian mukaan Iveco tiedotti vuoden 2000 alussa päätöksestään vähentää tuotantoa Foggiassa. Italian viranomaiset kuitenkin pyysivät yritystä miettimään päätöstään uudelleen ja tarjosivat valtiontukea, jolla voitaisiin osittain korvata ylimääräiset kustannukset Foggiassa. Italian viranomaisten kanssa käytyjen neuvottelujen ja maaliskuussa 2000 tapahtuneen perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaisen uuden aluetukikartan [1] hyväksymisen jälkeen Iveco päätti siirtää hankkeen Foggiaan ja aloitti työt elokuun 2000 kesätauon aikana. Hankkeelle pyydettiin virallisesti tukea heinäkuussa 2000, ja Italian viranomaiset hyväksyivät pyynnön joulukuussa 2000.

Oikeusperusta ja tuen kokonaissumma

(9) Ilmoitettu tuki myönnetään hyväksytyistä ohjelmista [2], joista on säädetty 19 päivänä joulukuuta 1992 annetussa laissa 488 [3] (jäljempänä 'laki 488/92') ja 23 päivänä joulukuuta 1996 annetussa laissa 662 [4] (jäljempänä 'laki 662/96').

(10) Iveco aikoo toteuttaa nimellisarvoltaan 323 270 000 euron investoinnit (304 600 864 euroa nykyhinnoin, perusvuosi 2000, diskonttokorko 5,70 %), joista tukikelpoinen osuus on Italian viranomaisten mielestä 265 610 000 euroa.

(11) Ilmoitettu tuki myönnetään pääomatukena, jonka nimellisarvo on 121 658 000 euroa bruttoavustusekvivalenttina (jäljempänä 'BAE') ja jonka nykyarvo on 108 915 621 euroa. Italian viranomaisten ilmoittama tuki-intensiteetti on 35,76 prosenttia BAE.

(12) Hankkeeseen ei ole myönnetty muuta yhteisön tukea tai rahoitusta.

Menettelyn aloittamisen perusteet

(13) Joulukuun 19 päivänä 2001 antamassaan, menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä [5] komissio epäili hankkeen "liikuteltavuutta" ja "muunneltavuutta". Lisäksi komissio esitti, että on tarpeen varmistaa sellaisen aineiston olemassaolo, joka osoittaa, että Iveco piti Bielsko Bialaa elinkelpoisena maantieteellisenä vaihtoehtona hankkeelle.

(14) Komissio on ilmaissut epäilyksensä myös seuraavista kustannus-hyötyanalyysiin sisältyvistä seikoista:

— sellaisten investointikustannusten sisällyttäminen kustannus-hyötyanalyysiin, jotka eivät ole tukikelpoisia,

— perustelut koneiden ja laitteiden korkeammille investointikustannuksille Foggiassa Bielsko Bialaan verrattuna,

— onko hankkeessa otettu huomioon tavarantoimittajien koneistuksesta aiheutuvat investointikustannukset, ja jos on, näiden investointien tarkka määrä sekä investointien sijainti ja kyseisten tavarantoimittajien nimet,

— tarkka laskelma lähtevien kuljetusten kustannuksista,

— tuotannossa tarvittava työntekijämäärä kummassakin sijaintipaikassa,

— Foggian työvoimakustannukset.

III Italian huomautukset

(15) Italian viranomaiset lähettivät 12 päivänä helmikuuta 2002 menettelyn aloittamista koskevat huomautuksensa. Muita tietoja annettiin 12 päivänä huhtikuuta 2002 Foggiaan tehdyn vierailun aikana sekä 11 päivänä kesäkuuta 2002 päivätyllä kirjeellä.

[1] Komission päätös asiassa N 792/99, 1.3.2000 (EYVL C 175, 24.6.2000).
[2] Komission päätös olla vastustamatta asiaa N 715/99, 12.7.2000 (EYVL C 278, 30.9.2000, s. 26).
[3] Recante "conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 22.10.1992, n. 415, recante modifiche alla legge 1.3.1986, n. 64, in tema di disciplina organica dell'intervento straordinario nel mezzogiorno e norme per l'agevolazione delle attivita' produttive".
[4] Recante "misure di razionalizzazione della finanza pubblica".
[5] Ks. alaviite.

(16) Italian viranomaiset vahvistavat huomautuksissaan ennen kaikkea sen, että hanke on luonteeltaan liikuteltava. Tähän liittyen he ovat toimittaneet sisäisiä asiakirjoja, jotka todistavat, että lopullinen päätös toteuttaa investointi Foggiassa hyväksyttiin heinäkuussa 2000; samalla hylättiin Bielsko Bialan hanke.

(17) Toiseksi Italian viranomaiset vakuuttavat, että kustannushyötyanalyysiin sisältyvä, nimellisarvoltaan 323 270 000 euron investointisumma koskee kaikkia siirrettäviä kustannuksia, joista Ivecon on vastattava toteuttaessaan hanketta. Näistä kustannuksista 265 610 000 euron katsottiin olevan tukikelpoisia investointeja tuen oikeusperustan muodostavan lain 488/92 perusteella. Italian viranomaiset vakuuttavat, että alkuperäisen luvun avulla voidaan ymmärtää paremmin yrityksen valitun paikan ja vaihtoehtoisen sijaintipaikan välillä tekemä taloudellinen valinta, minkä vuoksi kyseinen luku sisällytettiin hyötykustannuslaskelmaan. He ovat kuitenkin toimittaneet yksityiskohtaisia tietoja tukikelpoisten siirrettävien investointikustannusten luonteesta ja ajankohdista sekä koneiden ja rakennusten tukikelpoisten investointien kuoletusmenetelmistä.

(18) Kolmanneksi Italian viranomaiset ovat toimittaneet yksityiskohtaisia tietoja ja asiakirjoja koneiden ja laitteiden korkeammista investointikustannuksista Foggiassa Bielsko Bialaan verrattuna. Vaikka kahden tehtaan työasemat ovat hyvin samankaltaisia, Foggiassa on todettu huomattavia eroja linjojen välisissä yhteyksissä, samojen koneiden teknisissä ratkaisuissa sekä mukautumisessa kesäisen ilmanalan ratkaisuihin. Italian viranomaiset antoivat 12 päivänä huhtikuuta 2002 tehdyn vierailun aikana vakuutuksiaan tukevia lisätodisteita.

(19) Neljänneksi Italian viranomaiset ovat toimittaneet selvityksiä eroista Teksidiin liittyvien tavarantoimittajien koneistuksesta aiheutuvissa kustannuksissa. Kyseiset investointikustannukset olivat alhaisemmat Puolassa, koska Puolan kustannukset ovat alhaisempia ja koska tavarantoimittajan tehtaan automaatioaste on alhaisempi.

(20) Viidenneksi Italian viranomaiset ovat vahvistaneet, että Foggiassa valmistetut moottorit kuljetetaan vastaanottaviin tehtaisiin maanteitse, kun taas kuljetus Biesko Bialasta olisi tapahtunut rautateitse. Tämän vakuudeksi Italian viranomaiset ovat toimittaneet tietoja lähtö- ja määräpaikkojen tehtaissa tällä hetkellä käytettävistä logistisista ratkaisuista. Italian viranomaiset ovat toimittaneet yksityiskohtaisempia tietoja myös kuljetusreiteistä ja -ajoista.

(21) Kuudenneksi Italian viranomaiset ovat toimittaneet yksityiskohtaisia tietoja moottorituotannossa tarvittavasta työntekijämäärästä sekä menetettyjä tuotantotunteja koskevista luvuista. Italian viranomaiset ovat toimittaneet myös tietoja, jotka vahvistavat Foggian työvoimakustannukset.

(22) Seitsemänneksi Italian viranomaiset ovat toimittaneet erityisselvityksiä Foggiassa syntyneistä erorahakustannuksista, mikäli hanke olisi toteutettu Bielsko Bialassa, sekä Bielsko Bialassa todellisuudessa syntyneistä erorahakustannuksista valittaessa Foggia hankkeen toteutuskohteeksi.

(23) Foggian osalta Italian viranomaiset ovat laskeneet, että ottaen huomioon henkilöstön luonnollinen vaihtuvuus sekä vanhan moottorin ylijäämätuotantoon tarvittava henkilöstömäärä, henkilöstössä olisi ollut 950 työntekijää liikaa vuoteen 2004 mennessä, mikäli hanketta ei olisi toteutettu. Näistä 200 olisi saanut kannustuspalkkion työpaikan jättämiseksi, ja loput 750 olisi voitu siirtää muihin Ivecon, Fiat-konsernin tai tavarantoimittajien tehtaisiin, ja, mikäli tarpeen, näistä 150 eläkeiässä olevaa työntekijää olisi voinut hyötyä työntekijöiden liikkuvuutta edistävistä (”istituto della mobilità”) erityistoimenpiteistä. Italian viranomaiset laskevat, että Foggian kokonaiserorahakustannukset olisivat olleet 6 500 000–8 070 000 euroa nykyhinnoin.

(24) Bielsko Bialan osalta Italian viranomaiset ovat vahvistaneet, että ilmoitukseen sisällytettiin ainoastaan sellaiset erorahakustannukset, jotka voitiin yhdistää suoraan ja yksiselitteisesti päätökseen olla toteuttamatta hanketta Puolassa. He ovat toimittaneet myös aineistoa, joka todistaa, että hankkeeseen liittyvästä 1 600 ylimääräisestä työntekijästä 1 250 työntekijän osalta irtisanomiskustannukset ovat 7 230 000 euroa.

(25) Lopuksi Italian viranomaiset ovat toimittaneet tietoja, jotka osoittavat, että kevyiden hyötyajoneuvojen tuotantokapasiteetti Euroopassa niissä segmenteissä, joille moottorit on tarkoitettu, pysyy Fiat-konsernissa ennallaan hankkeen keston ajan.

IV **Tuen arviointi**

(26) Italian viranomaisten ilmoittama, Ivecon hyväksi suunniteltu tuki on perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Toimenpide on tarkoitus rahoittaa valtion varoista, tai rahoitukseen on suunniteltu käytettävän valtion varoja. Ilmoitettu toimenpide muodostaa huomattavan osan hankkeen kokonaisrahoituksesta, minkä vuoksi toimenpide uhkaa vääristää kilpailua yhteisössä, koska se suosii Ivecoa muihin sen kanssa kilpaileviin yrityksiin nähden, jotka eivät saa tukea. Lisäksi moottoriajoneuvojen markkinoilla käydään yhteisön jäsenvaltioiden välillä laajaa kauppaa.

(27) Perustamissopimuksen 87 artiklan 2 kohdassa luetellaan tukimuodot, jotka ovat perustamissopimuksen määräysten mukaisia. Tuen luonteen ja määrän sekä investointikohteiden maantieteellisen sijainnin vuoksi a, b ja c alakohtaa ei voida soveltaa kyseessä olevaan hankkeeseen. Perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdassa määritellään muut tukimuodot, joiden voidaan katsoa soveltuvan yhteismarkkinoille. Komissio toteaa, että kyseessä oleva hanke sijaitsee Apuliassa, alueella, jolla sovelletaan perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a alakohdassa tarkoitettua aluetukea, jonka enimmäismäärä on 35 prosenttia nettoavustusekvivalenttina (jäljempänä 'NAE') suurten yritysten osalta, mikä vastaa 53,50:tä prosenttia bruttoavustusekvivalenttina.

(28) Kyseinen tuki on tarkoitettu Ivecolle, yritykselle, joka harjoittaa toimintaansa moottoreiden, kevyiden hyötyajoneuvojen ja kuorma-autojen valmistus- ja kokoonpanoalalla. Yritys toimii näin ollen moottoriajoneuvoalalla, siinä merkityksessä kuin se on määritelty moottoriajoneuvoalan valtiontukia koskevassa yhteisön puitesäännössä ([1]) (jäljempänä 'moottoriajoneuvoalan puitesääntö').

(29) Tässä säännössä sanotaan, että perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan nojalla kaikista tuista, joita julkiset viranomaiset aikovat hyväksyttyjen tukijärjestelmien osana myöntää yksittäiselle hankkeelle sellaisen yrityksen hyväksi, joka harjoittaa toimintaansa moottoriajoneuvoalalla, on ilmoitettava ennen niiden myöntämistä, jos ainakin yksi seuraavista enimmäismääristä ylittyy: a) hankkeen kokonaiskustannukset ovat 50 miljoonaa euroa tai b) hankkeelle myönnettyjen valtion tukien ja yhteisön rahoitusvälineistä myönnettyjen tukien arvo on yhteensä 5 miljoonaa euroa. Sekä hankkeen kokonaiskustannukset että tukien määrä ylittävät ilmoittamiselle asetetut ylärajat. Italian viranomaiset ovat näin ollen noudattaneet 88 artiklan 3 kohdan määräyksiä ilmoittaessaan Ivecolle suunnitellusta tuesta.

(30) Edellä mainitun moottoriajoneuvoteollisuutta koskevan puitesäännön perusteella komissio valvoo kuitenkin aina, että myönnetyt tuet ovat tarpeellisia hankkeen toteuttamisen kannalta ja suhteessa ratkaistavien ongelmien vakavuuteen. Näiden kahden näkökohdan eli tarpeellisuuden ja suhteellisuuden samanaikainen noudattaminen on välttämätön edellytys, jotta komissio voi hyväksyä valtion tuen myöntämisen moottoriajoneuvoalalla.

(31) Moottoriajoneuvoalan puitesäännön 3.2 kohdan a alakohdan mukaan tuensaajayrityksen on osoittaakseen aluetuen tarpeellisuuden todistettava selkeästi, että sillä on taloudellisesti elinkelpoinen vaihtoehtoinen sijaintipaikka hankkeensa toteuttamiselle. Jos mikään muu uusi tai olemassa oleva teollisuusalue yhtymän sisällä ei sovellu kyseisen investoinnin kohteeksi, yrityksen on toteutettava hankkeensa ainoassa tähän soveltuvassa tehtaassa, vaikka se ei saisikaan tukea. Aluetukea ei voida siten hyväksyä hankkeille, jotka eivät ole maantieteellisesti liikuteltavia.

(32) Komissio on tutkinut riippumattoman moottoriajoneuvoalan asiantuntijansa avustuksella Italian toimittamat tiedot ja asiakirjat ja päätynyt siihen, että hanke on luonteeltaan liikuteltava.

(33) Italian viranomaiset ovat osoittaneet ennen kaikkea sen, että Bielsko Biala oli elinkelpoinen maantieteellinen vaihtoehto hankkeelle. Toimitetut asiakirjat osoittavat, että Bielsko Biala valittiin hankkeen toteuttamispaikaksi huhtikuussa 1999 ja että valmistelutyöt aloitettiin puolalaisessa tehtaassa saman vuoden aikana. Kyseiset työt seisautettiin maaliskuussa 2000 Ivecon ja Italian viranomaisten välisten virallisten neuvottelujen jälkeen ja odoteltaessa hankkeen sijoittamispaikkaa koskevaa lopullista päätöstä. Maaliskuussa 2000 Iveco järjesti Comaukoneiden tavarantoimittajan kanssa tapaamisen, jonka aikana arvioitiin Bielsko Bialan ja Foggian vaihtoehtoja. Heinäkuussa 2000 Iveco päätti lopulta toteuttaa investoinnin Foggiassa, ja samalla se luopui Bielsko Bialan hankkeesta. Virallinen tukipyyntö esitettiin Italian viranomaisille 24 päivänä heinäkuuta 2000, ja tuki myönnettiin komission hyväksyttyä sen 21 päivänä joulukuuta 2000.

(34) Toiseksi komissio on Foggian tehtaalle 12 päivänä huhtikuuta 2002 tekemänsä vierailun aikana todennut, että hankkeen yhteydessä on tarkoitus purkaa kokonaan vanhat tuotantolinjat ja rakentaa selkeästi aikaisemmasta poikkeavan globaalin tuotantorakenteen mukaiset täysin uudet koneet ja laitteet. Hankkeen voi siten katsoa olevan edellä mainitun puitesäännön mukainen muutoshanke.

(35) Komissio katsoo näin ollen, että hanke on liikuteltava ja että sitä voidaan näin ollen pitää aluetukikelpoisena, koska tuki on välttämätön investointien houkuttelemiseksi tukialueelle.

(36) Tukikelpoisten kustannusten osalta komissio toteaa, että edellä mainitun moottoriajoneuvoalan puitesäännön 3.2 kohdan b alakohdan mukaan tukikelpoiset kustannukset määritellään kyseessä olevalla tukialueella sovellettavan aluetukijärjestelmän mukaan. Tukikelpoiset kustannukset muodostavat pohjan, jonka perusteella lasketaan alueellisten haittojen suhdeluku ja tuen intensiteetti, ja kyseisiä kustannuksia verrataan aluetuen enimmäismäärään. Tässä tapauksessa laissa 488/92 määritellyt tukikelpoiset kustannukset ovat nimellisarvoltaan 265 610 000 euroa, ja niiden nykyinen arvo on 247 763 583 euroa vuoden 2000 perusteella 5,70 prosentin diskonttokorolla. Tästä seuraa, että tuki-intensiteetti on 43,96 prosenttia BAE.

([1]) EYVL C 279, 15.9.1997, s. 1, ja EYVL C 368, 22.12.2001, s. 10.

(37) Moottoriajoneuvoalan puitesäännön 3.2 kohdan c alakohdan mukaan komissio varmistaa hankkeen liikuteltavien osien osalta, että suunniteltu tukitoimenpide on suhteessa niihin alueellisiin ongelmiin, joita sillä on tarkoitus ratkaista. Tähän tarkoitukseen käytetään kustannus-hyötyanalyysiä.

(38) Kustannus-hyötyanalyysissa vertaillaan hankkeen liikuteltavien osien niitä kustannuksia, joista investoijan on vastattava toteuttaakseen hankkeen kyseisellä alueella, ja niitä kustannuksia, joista investoijan olisi vastattava saman hankkeen toteuttamiseksi toisessa paikassa; tämä mahdollistaa kyseisen tukialueen erityisten haittojen määrittämisen. Komissio hyväksyy aluetuet niiden alueellisten haittojen rajoissa, joita investoinnista aiheutuu suhteessa vaihtoehtoiseen paikkaan.

(39) Moottoriajoneuvoalan puitesäännön 3.2 kohdan c alakohdan mukaisesti Foggian kohteessa aiheutuvia toiminnallisia haittoja suhteessa Bielsko Bialan kohteessa aiheutuviin toiminnallisiin haittoihin on arvioitu kustannus-hyötyanalyysissa kolmen vuoden ajan, koska kyseessä oleva hanke on muutoshanke eikä uudella alueella toteutettava hanke. Esitetyn kustannus-hyötyanalyysin kattama ajanjakso käsittää vuodet 2002—2004, toisin sanoen kolme vuotta siitä vuodesta alkaen, jona tuotanto on aloitettu, moottoriajoneuvoalan liitteessä I olevan 3.3 kohdan mukaisesti.

(40) Komissio on ottanut huomioon menettelyn aloittamisen jälkeen Italian viranomaisilta saadut lisätiedot. Kuten edellä mainittiin, komissio on näiden uusien seikkojen perusteella ja riippumattoman moottoriajoneuvoalan asiantuntijansa avustuksella muuttanut joitakin kustannus-hyötyanalyysiin liittyviä seikkoja.

(41) Foggian sijaintipaikassa aiheutuneiden koneiden ja laitteiden ylimääräisten investointikustannusten osalta Italian toimittamat tiedot ja paikan päällä tehdyn vierailun aikana saadut tiedot ovat osoittaneet, että Foggian kustannusten (nimellisarvoltaan 286 650 000 euroa) ja Bielsko Bialan kustannusten (nimellisarvoltaan 241 290 000 euroa) välinen ero on perusteltu. Vaikka tuotantoprosessit ja -koneet ovat identtiset, siirtolinjojen rakentaminen on kalliimpaa Foggiassa ottaen huomioon rakennusten suunnittelu ja käytettävissä olevan tilan puute. Joissakin tapauksissa Foggiassa on ollut välttämätöntä perustaa ilmayhteyksiä osien siirtämiseksi asemien välillä. Vaikka ylimääräiset kustannukset Foggiassa ovatkin merkitykseltään vähäisempiä, ne johtuvat tarpeesta parantaa sähkö- ja elektronisten yksiköiden jäähdytysjärjestelmiä.

(42) Tavarantoimittajien koneistuksesta aiheutuvien investointikustannusten osalta komissio toteaa, ettei kyseisiä kustannuksia ole sisällytetty Italian viranomaisten tukikelpoisiksi kustannuksiksi katsomiin, nimellisarvoltaan 265 610 000 euroon. Tämän vuoksi niitä ei lisätä pohjasummaan, jonka perusteella lasketaan haitta- ja tukiintensiteetti ja jota verrataan aluetuen enimmäismäärään.

(43) Lähtevien kuljetusten kustannusten osalta komissio on tarkastellut Italian toimittamia uusia tietoja ja päätynyt siihen, että Ivecolla oli tarvittava logistinen kapasiteetti kuljettaa moottoreita rautateitse Bielsko Bialasta vastaanottaviin tehtaisiin. Näin olisi voitu saavuttaa kuljetuskustannuksissa lisäsäästöjä moottoria ja kilometriä kohti verrattuna maantiekuljetuksiin, joita Foggiassa on käytettävä. Puolan tehtaan ja määräpaikkojen pidempi välimatka olisi kuitenkin mitätöinyt kyseiset säästöt. Toimitettujen tietojen perusteella komissio laskee, että Foggia hyötyy lähtevien kuljetusten kustannuksissa nykyarvoltaan 28 000 euroa vuosina 2002—2004.

(44) Työllisyysennusteiden osalta Italian toimittamat Ivecon sisäiset lisäasiakirjat todistavat selvästi, että hanketta varten palkattava työntekijämäärä vastaa kustannus-hyötyanalyysin osoittamaa määrää. Asiakirjat vahvistavat myös sen, että menetetyillä työtunneilla on suhteellisen suuri vaikutus moottorituotantoon tarvittavaan kokonaistuntimäärään. Työvoiman menetysten voidaan katsoa johtuvan kahdesta päätekijästä: tehtaan korkeista poissaolomääristä sekä vaikeudesta siirtyä vanhanmallisen moottorin tuotannosta uusien mallien tuotantoon. Komissio tekee näin ollen johtopäätöksen, että työllisyystasot on esitetty kustannus-hyötyanalyysissä oikein.

(45) Foggian työvoimakustannusten osalta Italian viranomaisten toimittamat ylimääräiset luvut osoittavat, että Foggian palkkakustannukset noudattavat Fiat-konsernin muiden italialaisten tehtaiden palkkakustannuksia. Italian viranomaiset vakuuttavat, että Pohjois- ja Etelä-Italian työvoimakustannusten välinen ero on pienentynyt viime vuosina, koska etelän työllistämiseen tarkoitettuja verohelpotuksia on asteittain poistettu. Lisäksi erikoistuneen työvoiman osuus on suurempi tehtaassa, jossa on korkeatasoinen mekaniikka, kuten Foggiassa, tavalliseen autonkoreja valmistavaan tehtaaseen verrattuna. Kyseisten tosiseikkojen perusteella komissio päätyy siihen, että kustannus-hyötylaskelmassa esitetyt työvoimakustannukset voidaan hyväksyä.

(46) Erorahakustannusten osalta komissio katsoo, että ne on sisällytettävä kustannus-hyötyanalyysiin niiden haittojen arvioimiseksi, joita aiheutuu Foggiassa Bielsko Bialaan verrattuna. Komissio on tutkinut Italian viranomaisten toimittamat luvut ja tehnyt johtopäätöksen, että henkilöstön luonnolliseen vaihtuvuuteen, Foggian ylimääräisiin työvoimatarpeisiin ja työntekijöiden liikkuvuutta edistävän järjestelmän (”istituto della mobilità”) kautta tapahtuvaan ennenaikaiseen eläkkeelle siirtymiseen liittyvät luvut voidaan hyväksyä. Komissio huomioi kuitenkin, että Italian viranomaiset eivät ole toimittaneet riittäviä todisteita siitä, että 750 työntekijää olisi voitu helposti siirtää muihin Ivecon, Fiat-konsernin tai tavarantoimittajien tehtaisiin.

(47) Pohjois-Italiassa sijaitsevien Ivecon tehtaiden työntekijöiden siirtämistä koskevan vakuutuksen tueksi Italian viranomaiset ovat toimittaneet jäljennöksen vuonna 1996 tehdystä yrityksen ja työmarkkinajärjestöjen välisestä sopimuksesta, josta käy ilmi, että tietty määrä Foggian työntekijöitä oli siirretty muihin Ivecon tehtaisiin. Komissio kuitenkin epäilee, että kyseinen sopimus on voitu tehdä Foggian tehtaan osittaisen sulkemisen yhteydessä. Työvoiman siirto vuonna 1997 tapahtui hetkenä, jona Iveco toteutti huomattavia investointeja Foggian tehtaalla, vaikka moottoreiden kysynnässä tapahtui samaan aikaan tilapäistä laskua. Sopimus edellyttää, että yritys kannustaa siirrettyjä työntekijöitä palaamaan Foggiaan tuotannon vaatimusten mukaisesti. Ei ole selvää, olisivatko työntekijöitä edustavat ammattijärjestöt hyväksyneet samanlaisen sopimuksen tapauksessa, jossa tehtaan tuotantoa olisi vähennetty merkittävällä tavalla ja pysyvästi.

(48) Työntekijöiden siirtämistä muihin Fiat-konsernin tehtaisiin koskevan vakuutuksen tueksi Italian viranomaiset ovat toimittaneet alueella sijaitsevien Fiat-autotehtaiden henkilöstön palkkausta koskevia tietoja. Luvut osoittavat kuitenkin, että uudet työntekijät on palkattu suurelta osin joko tilapäisesti tai sellaisin sopimuksin, jotka vähentävät nuorten työntekijöiden palkkauksen epäsuoria kustannuksia (koulutus- ja työsopimukset). Komissio katsoo, ettei sellaisia vakuuttavia todisteita ole toimitettu, jotka osoittavat, että nämä tehtaat olisivat voineet palkata Foggian ylimääräisiä työntekijöitä (jotka Italian viranomaisten mukaan olivat suhteellisen iäkkäitä ja korkeata palkkaa saavia työntekijöitä). Toisaalta ei ole selvää, että nämä työntekijät olisivat hyväksyneet siirron uuteen työpaikkaan huonommin sopimusehdoin. Mitä tulee tavarantoimittajien kykyyn palkata Foggian ylimääräisiä työntekijöitä, Italian viranomaiset eivät ole toimittaneet mitään asiaa koskevia vakuuttavia todisteita.

(49) Hallussaan olevien tietojen ja etenkin menettelyn aloittamista koskevassa Italian vastauksessa esitettyjen tietojen perusteella komissio päätyy siihen, että ilman kyseistä hanketta Foggian ylimääräisten työntekijöiden määrä olisi ollut 950. Näistä 150 työntekijää olisi voinut hyötyä työntekijöiden liikkuvuutta edistävän järjestelmän (”istituto della mobilità”) mukaisista lähellä eläkeikää oleville työntekijöille suunnatuista erityistoimenpiteistä; muita työntekijöitä olisi sen sijaan kannustettu jättämään työpaikkansa. Komissio on siten laskenut, että Foggian erorahakustannukset olisivat olleet 21 870 000 euroa, mikäli hanketta ei olisi toteutettu vuosina 2002—2004.

(50) Bielsko Bialan mahdollisten erorahakustannusten osalta komissio toteaa, että irtisanomiset ovat olleet suoraa seurausta Ivecon päätöksestä toteuttaa hanke Foggiassa. Puolan tehtaan uudelleenorganisointi on aiheuttanut useiden tuhansien työntekijöiden irtisanomisen viime vuosien aikana, ja F1-hankkeen avulla olisi voitu säilyttää 1 600 työpaikkaa. Tämän vuoksi komissio katsoo, että kyseisten erorahakustannusten voidaan katsoa olevan yksinomaan seurausta päätöksestä olla toteuttamatta hanketta Puolassa. Italian viranomaiset ovat toimittaneet riittäviä todisteita siitä, että 1 250 työntekijän irtisanomiseen liittyvät kustannukset olivat 7 230 000 euroa vuosina 2000—2001 ja että muut 350 työntekijää on irtisanottu tai irtisanotaan lyhyen ajan sisällä. Komissio on laskenut hallussaan olevien tietojen perusteella, että Bielsko Bialan erorahojen kokonaiskustannukset ovat 9 264 000 euroa vuosina 2000—2002.

(51) Kustannus-hyötyanalyysiin tehtyjen muutosten seurauksena kustannus-hyötyanalyysin tulokset poikkeavat Italian viranomaisten alun perin ilmoittamista tuloksista. Muutettu kustannus-hyötyanalyysi osoittaa, että Foggian nettokustannushaitta on 128 381 000 euroa vuoden 2000 perusteella (alun perin ilmoitettuun 139 280 000 euroon verrattuna). Näin ollen hankkeen haittaintensiteetti on 51,82 prosenttia (alun perin ilmoitettuun 45,72 prosenttiin verrattuna). Vaikka alueellisten haittojen suhdeluku on itseisarvoltaan Italian viranomaisten ilmoittamaa arvoa pienempi, haittaintensiteetti on noussut, koska ainoastaan 265 610 000 euron on katsottu olevan moottoriajoneuvoalan puitesäännön mukaisia tukikelpoisia kustannuksia.

(52) Lopuksi komissio on tutkinut täydentävää tukea (niin sanottu ”top-up”), joka muodostuu intensiteetin korotuksesta ja jonka tarkoituksena on toimia lisäkannustimena siksi, että investointi toteutetaan nimenomaan kyseisellä alueella. Toimitetut asiakirjat osoittavat, että kevyiden hyötyajoneuvojen tuotantokapasiteetti Euroopassa niissä segmenteissä, joihin moottorit on tarkoitettu, pysyy Fiat-konsernissa ennallaan hankkeen keston ajan. Kustannus-hyötyanalyysi osoittaa näin ollen, että alueellisten haittojen suhdeluku on noussut kaksi prosenttiyksikköä, jolloin lopullinen haittaintensiteetti on 53,82 prosenttia.

V **Päätelmät**

(53) Hankkeen tuki-intensiteetti (43,96 prosenttia BAE) on alempi kuin kustannus-hyötyanalyysin / täydentävän tuen (”top up”) avulla arvioitu haitta (53,82 prosenttia) ja aluetuen sallittu enimmäismäärä (35 prosenttia NAE). Tuki-intensiteetiltään 53,50 prosenttia BAE oleva tuki olisi noudattanut aluetuen enimmäismäärää. Aluetuki, jonka Italia aikoo myöntää Ivecolle, noudattaa näin ollen perusteita, joiden mukaan sen voidaan katsoa soveltuvan yhteismarkkinoille EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a alakohdan nojalla,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Nimellisarvoltaan 121 658 000 euroa bruttoavustusekvivalenttina ilmaistuna (108 915 621 euroa nykyarvossa, perusvuosi 2000, diskonttokorko 5,70 prosenttia) oleva valtiontuki, jonka Italia aikoo myöntää Foggiassa sijaitsevalle Iveco SpA:lle nimellisarvoltaan 265 610 000 euron (247 763 583 euroa nykyarvossa) tukikelpoisen investoinnin toteuttamiseen, soveltuu yhteismarkkinoille EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a alakohdan nojalla.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 2 päivänä lokakuuta 2002.

Komission puolesta

Mario MONTI

Komission jäsen