II

(Besluiten waarvan de publicatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE
van 2 oktober 2002
betreffende de steunmaatregel die Italië ten uitvoer heeft gelegd ten gunste van Iveco SpA

(kennisgeving geschied onder nummer C(2002) 3580)

(Slechts de tekst in de Italiaanse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2003/310/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 88, lid 2, eerste alinea,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name op artikel 62, lid 1, onder a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken [1],

Overwegende hetgeen volgt:

I. PROCEDURE

(1) Bij schrijven van 21 juni 2001 hebben de Italiaanse autoriteiten de Commissie in kennis gesteld van een voorgenomen regionale steunmaatregel ten gunste van Iveco SpA (hierna te noemen „Iveco"). Op 27 juli heeft de Commissie aanvullende inlichtingen gevraagd, die door de Italiaanse autoriteiten werden verstrekt bij brief van 5 oktober 2001, geregistreerd op 17 oktober 2001.

(2) Op 19 december 2001 heeft de Commissie besloten de procedure van artikel 88, lid 2, van het Verdrag in te leiden (besluit tot inleiding van de formele onderzoekprocedure) omdat zij twijfel koesterde omtrent de verenigbaarheid van de steun met de gemeenschappelijke markt. Italië heeft zijn opmerkingen over de inleiding van de procedure gemaakt bij schrijven van 12 februari 2002 (geregistreerd op 19 februari). Op 12 april 2002 heeft de Commissie een bezoek gebracht aan de vestiging te Foggia (Italië) en op 22 april 2002 heeft zij aanvullende inlichtingen gevraagd, die door Italië werden verstrekt op 11 juni 2002 (deze brief werd op 12 juni geregistreerd).

(3) Het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure is in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* [2] bekendgemaakt, tegelijkertijd met het verzoek aan de belanghebbenden om hun opmerkingen over de betrokken steunmaatregel te maken. De Commissie heeft van de belanghebbenden geen opmerkingen terzake ontvangen.

II. GEDETAILLEERDE BESCHRIJVING VAN DE STEUN

Het project

(4) Het aangemelde project heeft betrekking op de productie van een nieuwe familie dieselmotoren, F1 genoemd, in de versies 2,3 en 3,0 liter. De motor, met de productie waarvan in 2001 is begonnen, vervangt het oude model 8140 en is bestemd voor lichte bedrijfsvoertuigen van het Fiatconcern en andere automobielproducenten.

(5) Het project wordt uitgevoerd in de Iveco-vestiging te Foggia in Apulië, dat is een steunregio volgens artikel 87, lid 3, onder a), waar het regionale steunplafond 35 % bedraagt voor de periode 2000-2006.

[1] PB C 53 van 28.2.2002, blz. 2.

[2] Zie voetnoot 1.

(6) Het project is in augustus 2000 van start gegaan en zal tegen december 2003 zijn voltooid. Volgens de Italiaanse autoriteiten omvat het project de installatie van volledig nieuwe lijnen voor de productie van de F1-motoren en tegelijkertijd de geleidelijke afbouw van de productie van de 8140-motor. Na de voltooiing van het programma zal de capaciteit van de vestiging 290 000 motoren per jaar bedragen, waarvan 230 000 van de familie F1 en de overige 60 000 van de familie 8140. Bovendien zullen ongeveer 120 000 „stand alone" drijfassen worden geproduceerd, hoofdzakelijk voor verkoop aan een concurrerende automobielproducent.

(7) Volgens de Italiaanse autoriteiten is het project mobiel. In 1998 was voor de uitvoering van het project de locatie Bielsko Biala in Polen, die eigendom is van het Fiatconcern, gekozen. Voorheen was daar gestopt met de assemblage van auto's, waardoor ruimte was vrijgekomen voor een nieuwe investering waarbij gebruik kon worden gemaakt van de bestaande infrastructuur en een deel van de arbeidskrachten. Tegelijkertijd moest de productie van de 8140-motor geleidelijk worden verminderd in de vestiging van Foggia. Zodra het project voltooid zou zijn, zouden toch nog 60 000 motoren per jaar van het model 8140 worden geproduceerd om te voldoen aan de vraag van minder ontwikkelde landen. Bovendien zou er op de locatie in Foggia een „renovation center" voor oude motoren komen.

(8) Volgens Italië heeft Iveco begin 2000 haar besluit om de productie in Foggia te verminderen, meegedeeld. De Italiaanse autoriteiten hebben het automobielbedrijf echter verzocht deze beslissing te herzien en staatssteun aangeboden ter gedeeltelijke compensatie van de hogere kosten die zijn verbonden aan de uitvoering van het project in Foggia. Na afloop van de onderhandelingen met de Italiaanse autoriteiten en naar aanleiding van de goedkeuring van de nieuwe regionalesteunkaart overeenkomstig artikel 87, lid 3, onder a), in maart 2000 ([1]), heeft Iveco besloten het project naar Foggia over te brengen en werd in de zomervakantie in augustus 2000 met de werkzaamheden begonnen. De steunaanvraag voor het project werd in juli 2000 officieel bij de Italiaanse autoriteiten ingediend en in december 2000 door hen goedgekeurd.

Rechtsgrond en steunbedrag

(9) De aangemelde steun wordt verleend in het kader van reeds goedgekeurde steunregelingen ([2]), die zijn ingesteld bij wet nr. 488 van 19 december 1992 ([3]) (hierna te noemen „wet 488/92") en bij wet nr. 662 van 23 december 1996 ([4]) (hierna te noemen „wet 662/96").

(10) Iveco is voornemens een nominaal bedrag van 323 270 000 EUR (304 600 864 EUR in werkelijke waarde, op basis van het jaar 2000, tegen de omrekeningskoers van 5,70 %) te investeren, waarvan 265 610 000 EUR door de Italiaanse autoriteiten werd geacht voor steun in aanmerking te komen.

(11) De aangemelde steun wordt verleend in de vorm van een niet-terugbetaalbare subsidie en bedraagt nominaal 121 658 000 EUR in brutosubsidie-equivalent (hierna te noemen „BSE"), dat is reëel 108 915 621 EUR. De door de Italiaanse autoriteiten aangemelde steunintensiteit komt overeen met 35,76 % BSE.

(12) Er is geen andere communautaire steun of financiering aan het project toegewezen.

Redenen voor de inleiding van de procedure

(13) In het besluit van 19 december 2001 tot inleiding van de procedure ([5]) heeft de Commissie twijfel geuit over de kenmerken van „mobiliteit" en „transformatie" van het project. Bovendien heeft zij het noodzakelijk genoemd na te gaan of er bewijzen bestaan dat Iveco Bielsko Biala als een levensvatbare alternatieve locatie voor het project had overwogen.

(14) De Commissie heeft ook twijfel geuit over een aantal elementen van de kosten-batenanalyse (hierna te noemen „KBA") betreffende met name:

— de opname van niet-subsidiabele investeringskosten in de KBA;

— de motivering van de hogere investeringskosten voor outillage en machines voor Foggia in vergelijking met Bielsko Biala;

— of in het project al dan niet investeringskosten voor werktuigen voor toeleveranciers zijn opgenomen en, zo ja, de vermelding van het exacte bedrag daarvan, van de plaats van de investeringen en van de namen van de toeleveranciers in kwestie;

— de exacte berekening van de kosten van vervoer vanuit de locatie;

— het vereiste aantal werknemers voor de productie op beide locaties;

— de loonkosten in Foggia.

III. OPMERKINGEN VAN ITALIË

(15) Op 12 februari 2002 hebben de Italiaanse autoriteiten hun opmerkingen over de inleiding van de procedure toegezonden. Aanvullende inlichtingen werden verstrekt tijdens het bezoek ter plaatse in Foggia op 12 april 2002, en bij schrijven van 11 juni 2002.

([1]) Besluit van de Commissie van 1 maart 2000 betreffende zaak N 792/99 (PB C 175 van 24.6.2000, blz. 11).

([2]) Besluit van de Commissie van 12 juli 2000 om geen bezwaar te maken in zaak N 715/99 (PB C 278 van 30.9.2000, blz. 26).

([3]) Betreffende „conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 22 ottobre 1992, n. 415, recante modifiche alla legge 1° marzo 1986, n. 64, in tema di disciplina organica dell'intervento straordinario nel mezzogiorno e norme per l'agevolazione delle attivita' produttive".

([4]) Betreffende „misure di razionalizzazione della finanza pubblica".

([5]) Zie voetnoot 1.

(16) In hun opmerkingen leggen de Italiaanse autoriteiten eerst en vooral de nadruk op het mobiele karakter van het project en daartoe hebben zij interne documenten verstrekt waaruit blijkt dat de definitieve beslissing om de investering in Foggia te doen, in juli 2000 is genomen en dat tegelijkertijd het project van Bielsko Biala werd opgegeven.

(17) Ten tweede verklaren de Italiaanse autoriteiten dat het in de KBA opgenomen nominale investeringsbedrag van 323 270 000 EUR betrekking heeft op alle door Iveco voor het project gedragen mobiele kosten. Van deze kosten werd 265 610 000 EUR beschouwd als subsidiabele investeringen op grond van wet 488/92, die de rechtsgrond voor de steun vormt. De Italiaanse autoriteiten verklaren dat het oorspronkelijke cijfer leidt tot een beter begrip voor de economische keuze die het bedrijf heeft moeten maken tussen de aanvankelijk gekozen plaats en de alternatieve locatie en dat het om die reden in de KBA werd opgenomen. Zij hebben niettemin gedetailleerde inlichtingen verstrekt over de aard en het tijdstip van de kosten voor de subsidiabele mobiele investeringen en over de afschrijvingsmethoden die zijn gebruikt voor de subsidiabele investeringen in machines en gebouwen.

(18) Ten derde hebben de Italiaanse autoriteiten gedetailleerde inlichtingen en bijbehorende documentatie verstrekt over de investeringen in outillage en machines waaraan hogere kosten verbonden waren in Foggia dan in Bielsko Biala. Hoewel de werkstations in de beide vestigingen veel overeenkomst vertoonden, werden in Foggia belangrijke verschillen onderkend voor wat betreft de transferstraten, de technische oplossingen in dezelfde machines en de aanpassing aan de weersomstandigheden in de zomer. Tijdens het bezoek van 12 april 2002 hebben de Italiaanse autoriteiten nadere bewijzen ter staving van hun verklaringen geleverd.

(19) Ten vierde hebben de Italiaanse autoriteiten de kostenverschillen toegelicht voor de investeringen in werktuigen voor toeleveranciers voor de leverancier Teksid. De kosten van deze investeringen zouden lager zijn geweest in Polen wegens de lagere prijzen in Polen en de geringere automatiseringsgraad in de fabriek van de toeleverancier.

(20) Ten vijfde hebben de Italiaanse autoriteiten er opnieuw op gewezen dat de in Foggia geproduceerde motoren over de weg zullen worden vervoerd naar de fabrieken van bestemming, terwijl het vervoer vanuit Bielsko Biala per spoor zou hebben plaatsgevonden. Ter bevestiging hiervan hebben zij documentatie verstrekt betreffende de logistieke faciliteiten die momenteel in gebruik zijn bij de fabrieken van vertrek en aankomst. De Italiaanse autoriteiten hebben bovendien meer gedetailleerde inlichtingen verstrekt over de routes en de duur van het vervoer.

(21) Ten zesde hebben de Italiaanse autoriteiten gedetailleerde inlichtingen verstrekt over het aantal in de productie van de motoren werkzame werknemers en over het aantal verloren productie-uren. De Italiaanse autoriteiten hebben ook gegevens verstrekt die de voor Foggia vermelde loonkosten bevestigen.

(22) Ten zevende hebben de Italiaanse autoriteiten specifieke uitleg verschaft over de kosten voor overtollige werknemers die in Foggia zouden zijn ontstaan indien het project in Bielsko Biala was uitgevoerd, en over de kosten voor overtollige werknemers die effectief zijn geregistreerd in Bielsko Biala, toen de locatie Foggia eenmaal was gekozen voor de uitvoering van het project.

(23) Voor Foggia hebben de Italiaanse autoriteiten berekend dat, met inachtneming van het natuurlijk verloop en de behoeften voor de resterende productie van de oude motor, 950 werknemers tegen 2004 overtollig zouden zijn geworden indien het project niet was uitgevoerd. Daarvan zouden er 200 incentives om te stoppen met werken hebben ontvangen, de overige 750 hadden tewerkgesteld kunnen worden in andere vestigingen van Iveco, het Fiatconcern en toeleveranciers van onderdelen, en zo nodig hadden er daarvan 150 in aanmerking kunnen komen voor een speciaal mobiliteitsprogramma (istituto della mobilità) voor werknemers die dicht bij de pensioengerechtigde leeftijd zijn. De Italiaanse autoriteiten berekenen dat de totale kosten voor overtollige werknemers in Foggia tussen 6 500 000 en 8 070 000 EUR in werkelijke waarde, zouden hebben bedragen.

(24) Voor Bielsko Biala hebben de Italiaanse autoriteiten bevestigd dat in de aanmelding uitsluitend de kosten voor overtollige werknemers waren opgenomen die direct en ondubbelzinnig verband hielden met het besluit om het project niet in Polen uit te voeren. Zij hebben bovendien bewijzen geleverd dat de kosten van ontslag 7 230 000 EUR bedragen voor 1 250 van de 1 600 werknemers die overtollig werden in verband met het project.

(25) Ten slotte hebben de Italiaanse autoriteiten gegevens verstrekt waaruit blijkt dat de Europese productiecapaciteit voor lichte bedrijfsvoertuigen in de sectoren waarvoor de motoren bestemd zijn, gedurende de looptijd van het project op het niveau van het Fiatconcern constant zal blijven.

IV. **BEOORDELING VAN DE STEUN**

(26) De door Italië aangemelde maatregel ten gunste van Iveco vormt staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het Verdrag. De maatregel zou immers door de staat worden gefinancierd met staatsmiddelen. Aangezien de steun een niet te verwaarlozen deel van de financiering van het project vormt, dreigt hij bovendien de mededinging in de Gemeenschap te vervalsen door begunstiging van Iveco ten opzichte van andere ondernemingen die geen steun ontvangen. Tevens wordt de automobielmarkt gekenmerkt door een belangrijk handelsverkeer tussen de lidstaten.

(27) In artikel 87, lid 2, van het EG-Verdrag worden enkele steunvormen opgesomd die verenigbaar met het EG-Verdrag zijn. Gezien de aard en het toepassingsgebied van de steun alsmede de vestigingsplaats van de onderneming is het bepaalde onder a), b) en c) niet van toepassing op het project in kwestie. In artikel 87, lid 3, worden andere steunvormen genoemd die verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kunnen worden geacht. De Commissie merkt op dat het project in kwestie is gelegen in Apulië, een regio die volgens artikel 87, lid 3, onder a), in aanmerking komt voor steun tot het regionale plafond van 35 % in nettosubsidie-equivalent (hierna te noemen „NSE") voor grote ondernemingen, hetgeen neerkomt op 53,50 % BSE.

(28) De steun in kwestie is bestemd voor Iveco, een onderneming die werkzaam is op het gebied van de fabricage en de assemblage van motoren, lichte bedrijfsvoertuigen en vrachtwagens. De onderneming maakt derhalve deel uit van de automobielsector overeenkomstig de communautaire kaderregeling inzake staatssteun aan de automobielindustrie ([1]) (hierna te noemen „de kaderregeling inzake de automobielindustrie").

(29) Volgens deze kaderregeling moeten voorgenomen steunmaatregelen van overheidsinstanties voor een individueel project in het kader van een goedgekeurde steunregeling ten gunste van een onderneming die werkzaam is in de automobielsector, van tevoren worden aangemeld uit hoofde van artikel 88, lid 3, van het Verdrag, zodra minstens één van de volgende drempels is overschreden: a) de totale kostprijs van het project is gelijk aan 50 miljoen EUR, of b) het totale bedrag van de staatssteun en van de steun uit communautaire instrumenten voor het project is gelijk aan 5 miljoen EUR. Zowel de totale kostprijs van het project als het steunbedrag overschrijden de voor aanmelding vastgestelde drempels. Door de voorgenomen steun ten gunste van Iveco aan te melden, hebben de Italiaanse autoriteiten derhalve de voorwaarden van artikel 88, lid 3, van het Verdrag nageleefd.

(30) Op grond van bovengenoemde kaderregeling inzake de automobielindustrie ziet de Commissie er in ieder geval op toe, dat de toegekende steun noodzakelijk is voor de verwezenlijking van het project en evenredig is met de ernst van de op te lossen problemen. De naleving van het evenredigheids- en het noodzakelijkheidscriterium is een voorwaarde voor de goedkeuring van staatssteun ten behoeve van de automobielsector door de Commissie.

(31) Volgens punt 3.2, onder a), van de bovengenoemde kaderregeling moet de begunstigde onderneming, om de noodzakelijkheid van een regionale steunmaatregel te bewijzen, op duidelijke wijze aantonen, dat zij over een economisch levensvatbaar alternatief beschikt voor de vestiging van haar project. Wanneer de betrokken investering op geen enkel ander nieuw of bestaand fabrieksterrein van het concern kan worden uitgevoerd, zou de onderneming immers verplicht zijn haar project uit te voeren op de enige mogelijke vestigingsplaats, zelfs zonder steun. Voor een geografisch niet-mobiel project kan derhalve geen regionale steun worden goedgekeurd.

(32) De Commissie heeft met hulp van haar onafhankelijke deskundige voor de automobielsector de door Italië verstrekte informatie en documentatie onderzocht en geconcludeerd dat het project wel degelijk mobiel is.

(33) In de eerste plaats hebben de Italiaanse autoriteiten aangetoond dat Bielsko Biala een levensvatbaar geografisch alternatief voor het project was. Uit de verstrekte documentatie blijkt dat Bielsko Biala in april 1999 was gekozen voor de uitvoering van het project en dat de voorbereidende werkzaamheden in de loop van dat jaar waren begonnen op de Poolse vestigingsplaats. Die werkzaamheden werden in maart 2000 opgeschort naar aanleiding van officiële contacten tussen Iveco en de Italiaanse autoriteiten en in afwachting van de definitieve beslissing over de locatie van het project. In maart 2000 had Iveco een bijeenkomst met de machineleverancier Comau georganiseerd, waarin de alternatieven Bielsko Biala en Foggia waren beoordeeld. In juli 2000 heeft Iveco uiteindelijk besloten de investering in Foggia te verrichten en heeft de onderneming tegelijkertijd het project in Bielsko Biala opgegeven. De officiële steunaanvraag werd op 24 juli 2000 bij de Italiaanse autoriteiten ingediend en de steun werd op 21 december 2000 toegekend op voorwaarde dat hij door de Commissie zou worden goedgekeurd.

(34) In de tweede plaats heeft de Commissie tijdens het bezoek aan de vestiging te Foggia op 12 april 2002 vastgesteld dat het project betrekking heeft op de volledige ontmanteling van de oude productielijnen en de installatie van volledig nieuwe machines en outillage in een algemene productiestructuur die duidelijk verschilt van de oude. Derhalve kan het project worden beschouwd als een transformatieproject in de context van de bovengenoemde kaderregeling.

(35) De Commissie concludeert derhalve dat het project mobiel is en bijgevolg kan worden geacht voor regionale steun in aanmerking te komen, omdat de steun noodzakelijk is om investeringen aan te trekken naar de steunzone.

(36) Met betrekking tot de in aanmerking komende kosten merkt de Commissie op dat volgens punt 3.2, onder b), van de bovengenoemde kaderregeling inzake de automobielindustrie de in aanmerking komende kosten worden vastgesteld bij de in de betrokken steunzone geldende regionale regeling. De in aanmerking komende kosten vormen de grondslag voor de berekening van de handicap en de steunintensiteit en worden vergeleken met het regionale steunplafond. In dit geval bedragen de in aanmerking komende kosten, zoals gedefinieerd bij wet 488/92, nominaal 265 610 000 EUR, hetgeen overeenkomt met 247 763 583 EUR in werkelijke waarde op basis van het jaar 2000 tegen de omrekeningskoers van 5,70 %. Hieruit volgt dat de steunintensiteit gelijk is aan 43,96 % BSE.

([1]) PB C 279 van 15.9.1997, blz.1, en PB C 368 van 22.12.2001, blz. 10.

(37) Volgens punt 3.2, onder c), van de bovengenoemde kaderregeling inzake de automobielindustrie moet de Commissie zich ervan vergewissen of de voorgenomen steunmaatregel evenredig is met de regionale problemen die de maatregel moet verhelpen. Hiertoe wordt de methode van de KBA gebruikt.

(38) In de KBA wordt, voor de mobiele elementen, een vergelijking gemaakt tussen de kosten die de investeerder moet maken voor de uitvoering van zijn project in de betrokken regio, en de kosten voor een identiek project op een alternatieve locatie, waardoor de specifieke handicap van de betrokken steunzone kan worden vastgesteld. De Commissie keurt regionale steun goed binnen de limiet van de regionale handicap die wordt vastgesteld op basis van de investering op de alternatieve locatie die als vergelijkingsbasis fungeert.

(39) Overeenkomstig punt 3.2, onder c), van de bovengenoemde kaderregeling inzake de automobielindustrie worden de exploitatiehandicaps voor Foggia in vergelijking met Bielsko Biala in de KBA berekend over een periode van drie jaar, aangezien het hier gaat om een transformatieproject en niet om een project op een onontsloten terrein. De KBA bestrijkt de periode 2002-2004, dus drie jaar te rekenen vanaf het begin van de productie, overeenkomstig punt 3.3 van bijlage I van genoemde kaderregeling.

(40) De Commissie heeft rekening gehouden met de aanvullende inlichtingen die zij van Italië heeft ontvangen naar aanleiding van de inleiding van de procedure. Op basis van deze nieuwe elementen en met de hulp van haar onafhankelijke deskundige voor de automobielsector heeft de Commissie enkele elementen van de KBA gewijzigd, zoals hieronder uiteengezet.

(41) Voor wat betreft de hogere investeringskosten voor machines en outillage in Foggia blijkt uit de door Italië verstrekte informatie en uit de tijdens het bezoek ter plaatse verzamelde elementen dat het kostenverschil tussen Foggia (nominale waarde 286 650 000 EUR) en Bielsko Biala (nominale waarde 241 290 000 EUR) gerechtvaardigd is. Hoewel de productieprocessen en -machines in feite identiek zijn, is de installatie van transferstraten duurder in Foggia gezien de lay-out van de gebouwen en het gebrek aan beschikbare ruimte. In enkele gevallen moesten er in Foggia verbindingen boven de grond worden geïnstalleerd voor de overbrenging van onderdelen tussen de stations. Minder belangrijke extra kosten in Foggia hielden verband met de noodzaak de koelsystemen voor de elektrische en elektronische eenheden te verbeteren.

(42) De Commissie merkt op dat de investeringskosten voor werktuigen voor toeleveranciers niet zijn inbegrepen in het nominale bedrag van 265 610 000 EUR dat door de Italiaanse autoriteiten wordt beschouwd als in aanmerking komende kosten. Om die reden maken deze investeringskosten geen deel uit van de grondslag waarop de handicap- en steunintensiteiten worden berekend en vergeleken met het regionale steunplafond.

(43) Voor de kosten van het uitgaande transport heeft de Commissie de door Italië verstrekte nieuwe elementen onderzocht en geconcludeerd dat Iveco de vereiste logistieke capaciteiten had om motoren per spoor te vervoeren van Bielsko Biala naar de fabrieken van bestemming. Aldus kon veel worden bespaard op de vervoerkosten per motor/kilometer in vergelijking met het vervoer over de weg dat in het geval van Foggia moest worden gebruikt. De grotere afstand tussen de Poolse vestiging en de fabrieken van bestemming zou dergelijke besparingen echter ongedaan hebben gemaakt. Op grond van de verstrekte informatie berekent de Commissie dat Foggia op de kosten van het uitgaande vervoer een voordeel zal behalen ten bedrage van 28 000 EUR in werkelijke waarde in de periode 2002-2004.

(44) Met betrekking tot de verwachte werkgelegenheid tonen de door Italië geleverde nieuwe interne documenten van Iveco duidelijk aan dat het aantal voor het project in dienst te nemen werknemers hetzelfde is als het in de kosten-batenanalyse vermelde cijfer. De documenten bevestigen ook het relatief grote belang van de verloren arbeidsuren in vergelijking met het voor de productie van de motoren vereiste totale aantal uren. Het verlies aan arbeidsuren is toe te schrijven aan twee hoofdfactoren: het hoge absenteïsme in de vestiging en de moeilijke omschakeling van de productie van het oude model motor op die van de nieuwe modellen. De Commissie concludeert derhalve dat de werkgelegenheidscijfers juist zijn weergegeven in de KBA.

(45) De door de Italiaanse autoriteiten verstrekte aanvullende gegevens wijzen erop dat de loonkosten in Foggia overeenkomen met die in andere Italiaanse vestigingen van het Fiatconcern. De Italiaanse autoriteiten bevestigen dat het verschil in loonkosten tussen het noorden en het zuiden van Italië de laatste jaren is verminderd ten gevolge van de geleidelijke afschaffing van fiscale stimulansen voor de werkgelegenheid in het zuiden. Bovendien is het percentage hooggespecialiseerde arbeidskrachten hoger in een fabriek voor geavanceerde machinebouw, zoals in het geval van Foggia, in vergelijking met een normale carrosserie-inrichting. Op grond van deze feiten concludeert de Commissie dat de in de KBA vermelde loonkosten aanvaardbaar zijn.

(46) De kosten van overtollige werknemers moeten naar de mening van de Commissie in de KBA worden opgenomen om de relatieve handicaps van Foggia in vergelijking met Bielsko Biala te beoordelen. De Commissie heeft de door de Italiaanse autoriteiten verstrekte cijfers geverifieerd en geconcludeerd dat die betreffende het natuurlijke verloop, de overblijvende behoefte aan arbeidskrachten in Foggia en de vervroegde pensionering door middel van de mobiliteitsregeling aanvaardbaar zijn. De Commissie merkt echter op dat de Italiaanse autoriteiten onvoldoende hebben bewezen dat 750 werknemers gemakkelijk hadden kunnen worden overgeplaatst naar andere vestigingen van Iveco, het Fiatconcern, of toeleveranciers van onderdelen.

(47) Ter staving van de verklaring dat het mogelijk zou zijn geweest werknemers over te plaatsen naar Iveco-fabrieken in Noord-Italië, hebben de Italiaanse autoriteiten een kopie verstrekt van een overeenkomst van 1996 tussen de onderneming en de vakbonden, waaruit blijkt dat een aantal werknemers van Foggia waren overgeplaatst naar andere Iveco-fabrieken. De Commissie betwijfelt echter of een dergelijke overeenkomst had kunnen worden gesloten ter gelegenheid van de gedeeltelijke sluiting van de vestiging in Foggia. De overplaatsing van de werknemers in 1997 vond plaats op een tijdstip waarop Iveco bezig was met belangrijke investeringen in de vestiging te Foggia, hoewel tegelijkertijd een tijdelijke daling van de vraag naar de geproduceerde motoren optrad. In de overeenkomst wordt bepaald dat de onderneming de terugkeer van de overgeplaatste werknemers naar Foggia zou bevorderen in overeenstemming met de vereisten van de productie. Het is niet duidelijk of de vakbonden van de werknemers een soortgelijke overeenkomst zouden hebben geaccepteerd in geval van een belangrijke en permanente inkrimping van de productie van de vestiging.

(48) Ter staving van de bewering dat werknemers hadden kunnen worden overgeplaatst naar andere vestigingen van het Fiatconcern, verstrekken de Italiaanse autoriteiten gegevens betreffende de indienstneming van personeel bij de fabrieken Fiat Auto in de regio. Uit de cijfers blijkt echter dat de nieuwe werknemers grotendeels in dienst zijn genomen op basis van hetzij tijdelijke contracten, hetzij contracten waardoor de indirecte kosten voor de indienstneming van jonge werknemers verminderen („contratti di formazione-lavoro"). De Commissie is van mening dat er geen afdoende bewijzen zijn geleverd dat deze vestigingen bereid zouden zijn geweest overtollige werknemers van Foggia in dienst te nemen (de werknemers in kwestie waren volgens de Italiaanse autoriteiten van relatief gevorderde leeftijd en ontvingen hoge lonen). Anderzijds is het niet duidelijk dat deze werknemers zouden hebben ingestemd met de overplaatsing naar een nieuwe arbeidsplaats tegen slechtere contractuele voorwaarden. De Italiaanse autoriteiten hebben geen enkel overtuigend bewijs geleverd dat de toeleveranciers van onderdelen in staat zouden zijn geweest overtollige werknemers van Foggia in dienst te nemen.

(49) Op grond van de inlichtingen waarover zij beschikt, vooral die welke door Italië werden verstrekt naar aanleiding van de inleiding van de onderzoekprocedure, concludeert de Commissie dat er zonder het project in kwestie in Foggia 950 overtollige werknemers zouden zijn geweest. Daarvan zouden er 150 hebben kunnen profiteren van een speciaal mobiliteitsprogramma (istituto della mobilità) voor werknemers dichtbij de pensioengerechtigde leeftijd; de overigen hadden ertoe moeten worden aangezet te stoppen met werken. De Commissie heeft de kosten van de overtollige arbeidskrachten die zich in Foggia zouden hebben voorgedaan indien het project niet in de periode 2002-2004 zou zijn uitgevoerd, derhalve berekend op 21 870 000 EUR.

(50) Met betrekking tot de kosten van de potentiële overtollige arbeidskrachten in Bielsko Biala merkt de Commissie op dat de ontslagen een direct gevolg waren van de beslissing van Iveco om het project in Foggia uit te voeren. De inkrimping van de Poolse fabriek heeft de laatste jaren geleid tot verscheidene duizenden ontslagen en het project F1 zou het behoud van 1 600 banen mogelijk hebben gemaakt. Om die reden concludeert de Commissie dat de kosten van deze overtollige arbeidskrachten zonder enige twijfel kunnen worden toegeschreven aan het besluit om het project niet in Polen uit te voeren. De Italiaanse autoriteiten hebben voldoende bewijzen geleverd dat de kosten in verband met het ontslag van 1 250 werknemers in de jaren 2000-2001 7 230 000 EUR bedroegen en dat nog eens 350 werknemers worden ontslagen of op korte termijn zullen worden ontslagen. Op grond van de informatie waarover zij beschikt, heeft de Commissie de totale kosten van de overtollige werknemers in Bielsko Biala in de periode 2000-2002 berekend op 9 264 000 EUR.

(51) De in de KBA aangebrachte wijzigingen leveren in termen van kosten-baten resultaten op die verschillen van die welke aanvankelijk door Italië waren meegedeeld. De gewijzigde KBA vermeldt een nettokostenhandicap voor Foggia ten bedrage van 128 381 000 EUR op basis van het jaar 2000 (in vergelijking met het aanvankelijk meegedeelde bedrag van 139 280 000 EUR). De handicapcoëfficiënt van het project is derhalve gelijk aan 51,82 % (in vergelijking met de aanvankelijk meegedeelde coëfficiënt van 45,72 %). Terwijl de regionale handicap in absolute waarde lager is dan de door Italië meegedeelde handicap, is de handicapcoëfficiënt gestegen doordat slechts 265 610 000 EUR worden beschouwd als in aanmerking komende kosten volgens bovengenoemde kaderregeling inzake de automobielindustrie.

(52) Ten slotte heeft de Commissie het vraagstuk van een eventuele „top-up" onderzocht, dat is een verhoging van de toegestane steunintensiteit als verdere stimulans voor de investeerder om in de regio in kwestie te investeren. Uit de verstrekte documentatie blijkt dat de Europese productiecapaciteit voor lichte bedrijfsvoertuigen in de segmenten waarvoor de motoren bestemd zijn, gedurende de looptijd van het project op het niveau van het Fiatconcern constant zal blijven. De uit de KBA voortvloeiende regionale handicapcoëfficiënt wordt derhalve met 2 procentpunten verhoogd, hetgeen een uiteindelijke coëfficiënt van 53,82 % oplevert.

V. **CONCLUSIE**

(53) De steunintensiteit van het project (43,96 % BSE) is lager dan zowel de in de KBA/top-up vastgestelde handicap (53,82 %) als het regionale steunplafond (35 % NSE). Met een steunintensiteit van 53,50 % BSE zou het regionale plafond gerespecteerd zijn. De regionale steun die Italië voornemens is te verlenen ten gunste van Iveco, voldoet derhalve aan de criteria om verenigbaar met de gemeenschappelijke markt te kunnen worden geacht op grond van artikel 87, lid 3, onder a), van het Verdrag,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De steun die Italië voornemens is ten uitvoer te leggen ten gunste van Iveco SpA te Foggia, ten bedrage van 121 658 000 EUR brutosubsidie-equivalent in nominale waarde (gelijk aan 108 915 621 EUR in werkelijke waarde, op basis van het jaar 2000, tegen de omrekeningskoers van 5,70 %), voor een in aanmerking komende investering van 265 610 000 EUR in nominale waarde (gelijk aan 247 763 583 EUR in werkelijke waarde), is overeenkomstig artikel 87, lid 3, onder a), van het EG-Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar.

Artikel 2

Deze beschikking is gericht tot de Italiaanse Republiek.

Gedaan te Brussel, 2 oktober 2002.

Voor de Commissie
Mario MONTI
Lid van de Commissie