II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT
av den 2 oktober 2002
om det statliga stöd som Italien har genomfört till förmån för Iveco SpA

[delgivet med nr K(2002) 3580]

(Endast den italienska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2003/310/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket i detta,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ([1]), och

av följande skäl:

I. Förfarande

(1) Genom en skrivelse av den 21 juni 2001 anmälde de italienska myndigheterna sina planer på att bevilja regionalstöd till Iveco SpA (nedan kallat ”Iveco”). Den 27 juli begärde kommissionen ytterligare upplysningar, vilka tillhandahölls av de italienska myndigheterna genom en skrivelse av den 5 oktober 2001, som registrerades den 17 oktober 2001.

(2) Den 19 december 2001 beslutade kommissionen att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget (beslut om att inleda det formella granskningsförfarandet), då man hyste tvivel angående stödets förenlighet med den gemensamma marknaden. Italien inkom med sina synpunkter på inledandet av förfarandet genom en skrivelse av den 12 februari 2002 (registrerad den 19 februari). Den 12 april 2002 genomförde kommissionen en undersökning på plats vid anläggningen i Foggia (Italien) och den 22 april 2002 begärde kommissionen ytterligare upplysningar, vilka tillhandahölls av de italienska myndigheterna den 11 juni 2002 (genom en skrivelse som registrerades den 12 juni).

(3) Kommissionens beslut att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* ([2]), tillsammans med en uppmaning till berörda parter att inkomma med synpunkter på åtgärden i fråga. Kommissionen har inte mottagit några sådana synpunkter.

II. DETALJERAD BESKRIVNING AV STÖDET

Projektet

(4) Det anmälda projektet rör produktion av en ny familj dieselmotorer som benämns F1, med motorer på 2,3 och 3,0 liter. Denna typ av motor, som började tillverkas 2001, ersätter den äldre modellen 8140 och används i lätta lastfordon som tillverkas av Fiatkoncernen och av andra biltillverkare.

(5) Projektet genomförs på Ivecos befintliga anläggning i Foggia i regionen Apulien, ett område som omfattas av artikel 87.3 a och som för perioden 2000–2006 har ett regionalt stödtak på 35 %.

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

([2]) Se fotnot 1.

(6) Projektet inleddes i augusti 2000 och beräknas vara slutfört i december 2003. Enligt de italienska myndigheterna innebär projektet ett inrättande av helt nya produktionslinjer för motorerna F1 och, samtidigt, en gradvis minskning av produktionen av motorn 8140. När programmet är genomfört beräknas anläggningens produktionskapacitet uppgå till 290 000 motorer per år, varav 230 000 tillhörande familjen F1 och återstående 60 000 tillhörande familjen 8140. Dessutom räknar man med stand alone-order (engångsorder) på cirka 120 000 vevaxlar, huvudsakligen för försäljning till en konkurrerande fordonstillverkare.

(7) Enligt de italienska myndigheterna är projektet rörligt. 1998 valdes en anläggning i Bielsko Biala i Polen som ägs av Fiatkoncernen som etableringsställe för projektet. Där hade man tidigare lagt ned bilmonteringsverksamheten, varför utrymme för nya investeringar hade frigjorts, med möjligheter att utnyttja den befintliga infrastrukturen och delar av arbetskraften. Samtidigt hade man beslutat att trappa ned tillverkningen av motorn 8140 vid anläggningen i Foggia. När projektet väl genomförts, skulle man dock fortfarande tillverka cirka 60 000 motorer per år av modellen 8140 för att möta efterfrågan i mindre utvecklade länder. Vidare planerades även att ett centrum för renovering av äldre motorer skulle inrättas vid anläggningen i Foggia.

(8) Enligt Italien tillkännagav Iveco sitt beslut att minska produktionen i Foggia i början av 2000. De italienska myndigheterna uppmanade emellertid företaget att ompröva sitt beslut och erbjöd statligt stöd som partiell kompensation för de extra kostnaderna för att genomföra projektet i Foggia. Efter avslutade förhandlingar med de italienska myndigheterna och efter det att den nya regionalstödskartan enligt artikel 87.3 a godkänts i mars 2000 ([1]), beslutade Iveco att flytta projektet till Foggia och påbörjade arbetena under sommaruppehållet i augusti 2000. Ansökan om stöd till projektet lämnades formellt in till de italienska myndigheterna i juli 2000 och godkändes av dessa i december 2000.

Rättslig grund och stödbelopp

(9) Det anmälda stödet har beviljats inom ramen för tidigare godkända stödordningar ([2]) som föreskrivs i de italienska lagarna nr 488 av den 19 december 1992 ([3]) (nedan kallad ”lag 488/92”) och nr 662 av den 23 december 1996 ([4]) (nedan kallad ”lag 662/96”).

(10) Iveco har för avsikt att investera ett nominellt belopp på 323 270 000 euro (nuvärdet av investeringen uppgår till 304 600 864 euro, basår 2000, diskonteringsränta 5,70 %) varav 265 610 000 euro har betraktats som bidragsberättigande av de italienska myndigheterna.

(11) Det anmälda stödet beviljas i form av ett icke återbetalningspliktigt bidrag och det nominella värdet uppgår till 121 658 000 euro uttryckt i bruttobidragsekvivalenter, motsvarande ett nuvärde av 108 915 621 euro. Den stödnivå som de italienska myndigheterna anmält är 35,76 % uttryckt i bruttobidragsekvivalenter.

(12) Projektet har inte tilldelats stöd eller finansiering av annat slag från gemenskapen.

Skäl till att inleda förfarandet

(13) I sitt beslut av den 19 december 2001 om att inleda förfarandet ([5]), angav kommissionen att den hyste tvivel angående huruvida projektet kunde karaktäriseras som ”rörligt” och som en ”omvandling”. Vidare pekade man på behovet av att verifiera huruvida det fanns bevis för att Iveco verkligen betraktade Bielsko Biala som ett lönsamt geografiskt alternativ för projektet.

(14) Kommissionen uttryckte också tvivel angående en rad punkter i kostnads- och intäktsanalysen, nämligen följande:

— Det faktum att även icke bidragsberättigande investeringskostnader har tagits med.

— Motiveringen till de högre investeringskostnaderna för utrustning och maskiner i Foggia jämfört med Bielsko Biala.

— Huruvida investeringskostnaderna för distributionsutrustning ingår i projektet, och om de ingår, investeringarnas exakta belopp, lokalisering och namn på de leverantörer som är inblandade.

— Den exakta beräkningen av kostnaderna för utgående transporter.

— Antal anställda som behövs för produktionen i de två anläggningarna.

— Arbetskostnaderna i Foggia.

III. ITALIENS SYNPUNKTER

(15) Den 12 februari 2002 inkom de italienska myndigheterna med sina synpunkter på inledandet av förfarandet. Ytterligare upplysningar tillhandahölls i samband med kommissionens undersökning på plats i Foggia den 12 april 2002, samt genom en skrivelse av den 11 juni 2002.

([1]) Kommissionens beslut av den 1 mars 2000 i ärende N 792/99 (EGT C 175, 24.6.2000).
([2]) Kommissionens beslut av den 12 juli 2000 om att inte göra några invändningar i ärende N 715/99 (EGT C 278, 30.9.2000).
([3]) Om ändring, och omvandling till lag, av lagdekret nr 415 av den 22 oktober 1992 om ändring av lag nr 64 av den 1 mars 1986 om det övergripande regelverket för stödet av undantagskaraktär till Syditalien och föreskrifter för underlättande av produktionsverksamhet.
([4]) Om åtgärder för att förbättra de offentliga finanserna.
([5]) Se fotnot 1.

(16) I sina synpunkter understryker de italienska myndigheterna för det första projektets rörlighet, och de har därför tillhandahållit interna handlingar som visar att det slutgiltiga beslutet att genomföra investeringarna i Foggia fattades i juli 2000, samtidigt som man lade ned projektet i Bielsko Biala.

(17) För det andra bekräftar de italienska myndigheterna att investeringsbeloppet med ett nominellt värde av 323 270 000 euro i kostnads- och intäktsanalysen omfattar alla kostnader som uppburits av Iveco för de rörliga inslagen i projektet. Av dessa kostnader betraktades 265 610 000 euro som bidragsberättigande investeringar enligt lag 488/92, som utgör den rättsliga grunden för stödet. De italienska myndigheterna hävdar att den ursprungliga siffran ger en bättre förståelse för de ekonomiska förutsättningarna för det val som företaget måste träffa mellan den valda och den alternativa lokaliseringen, och att den av detta skäl tagits med i kostnads- och intäktsanalysen. De italienska myndigheterna har emellertid tillhandahållit detaljerade upplysningar om kostnadsslag och tidpunkter för de stödberättigande kostnader som kan förknippas med investeringarnas rörlighet, samt om vilka avskrivningsmetoder som använts för de stödberättigande investeringarna i maskiner och byggnader.

(18) För det tredje har de italienska myndigheterna tillhandahållit detaljerade upplysningar och tillhörande dokumentation avseende de investeringar i utrustning och maskiner som måst göras i Foggia och som inneburit merkostnader i förhållande till Bielsko Biala. Även om arbetsstationerna i de bägge anläggningarna är mycket lika varandra, har man pekat på avsevärda skillnader i Foggia när det gäller interna logistiklösningar i form av transportband etc., tekniska anpassningar av maskiner och anpassningar till det varma sommarklimatet. I samband med undersökningen på plats den 12 april 2002 tillhandahöll de italienska myndigheterna ytterligare bevis som stöd för sina synpunkter.

(19) För det fjärde har de italienska myndigheterna tillhandahållit klargöranden angående skillnaderna i kostnader för distributionsutrustning med avseende på Teksid. Dessa investeringskostnader skulle ha varit lägre i Polen, på grund av de lägre kostnaderna i Polen och den lägre graden av automatisering vid leverantörens anläggning.

(20) För det femte har de italienska myndigheterna än en gång bekräftat att de motorer som tillverkas i Foggia kommer att transporteras till sina slutmål med vägtransport, medan transporten från Bielsko Biala skulle ske via järnväg. Som stöd för detta har de tillhandahållit dokumentation om de logistiska system som för närvarande är i bruk vid avgångs- respektive ankomstanläggningarna. De italienska myndigheterna har också tillhandahållit detaljerade uppgifter om rutter och transporttider.

(21) För det sjätte har de italienska myndigheterna tillhandahållit detaljerade upplysningar om antalet anställda som är sysselsatta med tillverkningen av motorn och om antalet förlorade produktionstimmar. De italienska myndigheterna har också tillhandahållit uppgifter som bekräftar de beräknade arbetskostnaderna i Foggia.

(22) För det sjunde har de italienska myndigheterna tillhandahållit särskilda klargöranden angående de kostnader för uppsägning av arbetskraft som skulle ha uppstått i Foggia om projektet hade förlagts till Bielsko Biala och de kostnader för uppsägning av arbetskraft som faktiskt uppstått i Bielsko Biala när man väl hade valt att förlägga projektet till Foggia.

(23) När det gäller Foggia har de italienska myndigheterna, med hänsyn tagen till naturlig avgång och arbetskraftsbehov för resterande tillverkning av den gamla motorn, beräknat att 950 anställda skulle ha varslats om uppsägning fram till 2004 om projektet inte hade genomförts. Av dessa skulle 200 ha uppmuntrats att lämna företaget, övriga 750 skulle ha kunnat överföras till andra av Ivecos och Fiatkoncernens anläggningar eller till leverantörer av komponenter. Om nödvändigt hade också 150 anställda, som närmade sig pensionsåldern, enligt gällande italienska arbetsmarknadsregler kunnat komma i fråga för särskilda åtgärder inom ramen för det särskilda systemet för rörlighet på arbetsmarknaden, *l'istituto della mobilità*. De italienska myndigheterna har beräknat de totala kostnaderna för uppsägning av anställda i Foggia till ett nuvärde av mellan 6 500 000 och 8 070 000 euro.

(24) När det gäller Bielsko Biala har de italienska myndigheterna bekräftat att man i anmälan endast tagit med kostnaderna för de uppsägningar som blev en direkt följd enbart av beslutet att inte genomföra projektet i Polen. De har också tillhandahållit bevis för att kostnaderna för uppsägningar uppgår till 7 230 000 euro för 1 250 av de 1 600 anställda som varslats om uppsägning till följd av att projektet inte genomförs.

(25) Slutligen har de italienska myndigheterna tillhandahållit uppgifter som visar att Fiatkoncernens europeiska produktionskapacitet när det gäller lätta lastfordon av den typ som dessa motorer är avsedda för förblir konstant under den tid som projektet avser.

IV. **BEDÖMNING AV STÖDET**

(26) Den av Italien anmälda åtgärden till förmån för Iveco utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget. Stödet skulle nämligen finansieras av staten med hjälp av statliga medel. Dessutom, med tanke på att stödet motsvarar en inte obetydlig del av finansieringen av projektet, hotar stödet att snedvrida konkurrensen inom gemenskapen genom att det gynnar Iveco framför andra företag som inte får del av stödet. Slutligen kännetecknas motorfordonsmarknaden av en omfattande handel mellan medlemsstaterna.

(27) I artikel 87.2 i EG-fördraget anges vissa former av stöd som är förenliga med den gemensamma marknaden. Med hänsyn till stödets art och syfte samt investeringarnas geografiska lokalisering är punkterna a, b och c i denna artikel inte tillämpliga på projektet i fråga. I artikel 87.3 i EG-fördraget räknas andra kategorier av stöd upp som kan anses förenliga med den gemensamma marknaden. Kommissionen framhåller att projektet i fråga är förlagt till Apulien, en region som är berättigad till stöd enligt artikel 87.3 a i EG-fördraget, med ett nuvarande regionalt stödtak på 35 % nettobidragsekvivalenter för stora företag, motsvarande 53,50 % bruttobidragsekvivalenter.

(28) Stödet i fråga riktar sig till Iveco, ett företag vars verksamhet är inriktad på tillverkning och montering av motorer, lätta lastfordon och lastbilar. Följaktligen tillhör företaget bilsektorn i den mening som avses i gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd till bilindustrin ([1]) (nedan kallade ”rambestämmelserna för bilindustrin”).

(29) I nämnda rambestämmelser anges att stöd som de offentliga myndigheterna avser att bevilja ett enskilt projekt inom ramen för en godkänd stödordning, till förmån för ett företag som är verksamt inom bilsektorn, måste anmälas enligt artikel 88.3 i fördraget innan det beviljas om minst ett av följande tröskelvärden överskrids: a) totalkostnad för projektet: 50 miljoner euro, eller b) sammanlagt belopp av statligt stöd och stöd som härrör från gemenskapsinstrument för projektet: 5 miljoner euro. Såväl totalkostnaden för projektet som det sammanlagda stödbeloppet överskrider de angivna tröskelvärdena för anmälningsplikt. Följaktligen har de italienska myndigheterna, genom att anmäla det föreslagna stödet till förmån för Iveco, respekterat villkoren i artikel 88.3 i fördraget.

(30) Mot bakgrund av rambestämmelserna för bilindustrin ser kommissionen dock under alla omständigheter till att de godkända stöden både är nödvändiga för genomförandet av projektet och står i proportion till vikten av de problem som skall lösas. Att dessa två principer om nödvändighet och proportionalitet iakttas är en förutsättning för att kommissionen skall kunna godkänna ett statligt stöd till bilsektorn.

(31) Enligt punkt 3.2 a i dessa rambestämmelser måste det stödmottagande företaget för att påvisa behovet av ett regionalstöd klart visa att det har ett ekonomiskt lönsamt alternativ för genomförandet av sitt projekt. Om den ifrågavarande investeringen inte kan göras på någon annan ny eller befintlig industrianläggning inom koncernen som kan ta emot investeringen i fråga måste företaget genomföra projektet på den enda möjliga fabriksanläggningen, även utan stöd. Detta innebär att inget regionalstöd får beviljas ett projekt utan geografisk rörlighet.

(32) Kommissionen har, med biträde av en oberoende expert på bilindustrin, undersökt de upplysningar och den dokumentation som tillhandahållits av Italien och dragit slutsatsen att projektet kan betecknas som rörligt.

(33) För det första har de italienska myndigheterna visat att Bielsko Biala utgjorde ett affärsmässigt möjligt geografiskt alternativ för projektet. Den dokumentation som tillhandahållits visar att Bielsko Biala valdes som plats för genomförande av projektet i april 1999 och att förberedande arbeten inleddes samma år vid den polska anläggningen. Dessa arbeten avbröts i mars 2000, efter officiella kontakter mellan Iveco och de italienska myndigheterna, i väntan på det slutgiltiga beslutet om projektets lokalisering. I mars 2000 anordnade Iveco ett möte med maskinleverantören Comau. Vid detta möte analyserades de möjliga alternativen Bielsko Biala och Foggia. I juli 2000 beslutade Iveco slutligen att genomföra investeringsprojektet i Foggia och övergav samtidigt investeringsplanerna i Bielsko Biala. Den formella ansökan om stöd lämnades in till de italienska myndigheterna den 24 juli 2000 och stödet beviljades, under förutsättning att det godkänns av kommissionen, den 21 december 2000.

(34) För det andra kunde kommissionen, i samband med sin undersökning på plats vid anläggningen i Foggia den 12 april 2002, konstatera att projektet verkligen innebär en fullständig avveckling av de gamla produktionslinjerna och installation av helt nya maskiner och utrustning i en övergripande produktionsstruktur som skiljer sig markant från den tidigare. Följaktligen kan projektet betraktas som en omvandling i den bemärkelse som avses i ovan nämnda rambestämmelser.

(35) Kommissionen drar således slutsatsen att projektet är rörligt och att det därmed kan komma i fråga för regionalstöd eftersom stödet är nödvändigt för att få företaget att göra investeringarna i den stödberättigade regionen.

(36) När det gäller de stödberättigande kostnaderna, framhåller kommissionen att dessa enligt punkt 3.2 b i rambestämmelserna för bilindustrin fastställs beroende på den regionala ordning som är tillämplig i den berörda stödberättigade regionen. De stödberättigande kostnaderna ligger till grund för beräkningen av kvoten för regionala nackdelar och stödnivån, som sedan skall jämföras med det regionala stödtaket. I det aktuella fallet uppgår de stödberättigande kostnaderna, enligt definitionen i lag nr 488/92, till 265 610 000 euro i nominellt värde, motsvarande ett nuvärde av 247 763 583 euro, basår 2000 och diskonteringsränta 5,70 %. Av detta följer att stödnivån är 43,96 % bruttobidragsekvivalenter.

([1]) EGT C 279, 15.9.1997, s. 1, och EGT C 368, 22.12.2001 s. 10.

(37) Enligt punkt 3.2 c i rambestämmelserna för bilindustrin skall kommissionen försäkra sig om att den planerade stödåtgärden står i proportion till de regionala problem som den skall bidra till att lösa. Därvid används en kostnads- och intäktsanalys.

(38) Vid kostnads- och intäktsanalysen jämförs de kostnader vad gäller de rörliga inslagen som investeraren har för att genomföra sitt projekt i den berörda regionen med de kostnader han skulle ha för ett identiskt projekt med en alternativ lokalisering, vilket gör det möjligt att fastställa de nackdelar som är specifika för den berörda stödberättigade regionen. Kommissionen godkänner regionalstöd upp till en gräns som motsvarar de regionala nackdelar som följer av investeringen på jämförelseanläggningen.

(39) Enligt punkt 3.2 c i rambestämmelserna för bilindustrin har de driftsmässiga nackdelarna i Foggia i förhållande till Bielsko Biala bedömts under en treårsperiod i kostnads- och intäktsanalysen, eftersom projektet är ett omvandlingsprojekt och inte ett nyetableringsprojekt. Kostnads- och intäktsanalysen omfattar perioden 2002–2004, det vill säga de tre första åren från och med det år då produktionen av de nya motorerna påbörjas, enligt punkt 3.3 i bilaga I till rambestämmelserna.

(40) Kommissionen har beaktat de kompletterande upplysningar som tillhandahållits av Italien till följd av inledandet av förfarandet. På grundval av dessa nytillkomna upplysningar och med biträde av en oberoende expert på bilindustrin har kommissionen modifierat vissa delar av kostnads- och intäktsanalysen, enligt vad som anges nedan.

(41) När det gäller de högre investeringskostnaderna för utrustning och maskiner i Foggia, har de upplysningar som tillhandahållits av Italien och de uppgifter som framkom vid undersökningen på plats visat att skillnaden mellan kostnaderna i Foggia (nominellt värde 286 650 000 euro) och Bielsko Biala (nominellt värde 241 290 000 euro) är berättigad. Även om tillverkningsprocesserna och maskinerna är identiska, är installationskostnaderna högre i Foggia för de interna logistiklösningarna i form av transportband etc., på grund av planlösningen i fabrikslokalerna och bristen på utrymme. I vissa fall har man vid anläggningen i Foggia varit tvungen att installera luftburna conveyorsystem för överföring av komponenter mellan arbetsstationerna. Extra kostnader i Foggia, om än i mindre omfattning, har även uppstått till följd av att man varit tvungen att förbättra systemen för kylning av elektriska och elektroniska enheter.

(42) När det gäller investeringskostnaderna för distributionsutrustning, framhåller kommissionen att dessa kostnader inte räknats in i de 265 610 000 euro i nominellt värde som enligt de italienska myndigheterna utgör stödberättigande kostnader. Därför ingår de inte i beräkningsgrunden för den stödnivå och den kvot för regionala nackdelar som jämförs med det regionala stödtaket.

(43) När det gäller kostnaderna för utgående transporter, har kommissionen gått igenom de kompletterande upplysningar som tillhandahållits av Italien och dragit slutsatsen att Iveco hade nödvändig logistisk kapacitet för att transportera motorerna via järnväg från Bielsko Biala till slutdestinationerna, vilket innebar betydande minskningar av transportkostnaderna per motor/km jämfört med vägtransporterna i Foggia. De längre avstånden mellan anläggningen i Polen och motorernas slutdestinationer skulle dock ha uppvägt dessa besparingar. Mot bakgrund av de upplysningar som tillhandahållits, beräknar kommissionen att placeringen i Foggia innebär en fördel sett till kostnaderna för utgående transporter motsvarande ett nuvärde av 28 000 euro för perioden 2002–2004.

(44) När det gäller de beräknade sysselsättningsnivåerna, visar de kompletterande styrkande interna handlingar från Iveco som tillhandahållits av de italienska myndigheterna tydligt att antalet arbetstagare som behöver anställas för projektet är identiskt med det antal som anges i kostnads- och intäktsanalysen. Handlingarna styrker också att andelen förlorade arbetstimmar är relativt stor i förhållande till det totala antalet arbetstimmar som krävs för tillverkningen av motorerna. Denna arbetskraftsförlust beror främst på två faktorer: den höga arbetsfrånvaron vid anläggningen och svårigheterna att övergå från produktionen av de äldre motorerna till produktionen av de nya. Kommissionen drar därför slutsatsen att sysselsättningsnivåerna är korrekt angivna i kostnads- och intäktsanalysen.

(45) När det gäller arbetskostnaderna i Foggia, visar de kompletterande siffrorna från de italienska myndigheterna att lönekostnaderna i Foggia är desamma som vid andra av Fiatkoncernens anläggningar i Italien. De italienska myndigheterna bekräftar att skillnaderna i arbetskostnader mellan Nord- och Syditalien har minskat under de senaste åren, eftersom befintliga skatteincitament till förmån för sysselsättningen i Syditalien successivt avskaffats. Dessutom är andelen mycket specialiserad arbetskraft högre i en anläggning för avancerad mekanik, vilket är fallet i Foggia, jämfört med i en vanlig bilfabrik. Mot bakgrund av detta drar kommissionen slutsatsen att de arbetskostnader som anges i kostnads- och intäktsanalysen kan godtas.

(46) När det gäller kostnaderna för uppsägning av arbetskraft, anser kommissionen att dessa skall tas med i kostnads- och intäktsanalysen för att man skall kunna bedöma nackdelarna med att investera i Foggia i förhållande till Bielsko Biala. Kommissionen har kontrollerat de siffror som tillhandahållits av de italienska myndigheterna och dragit slutsatsen att de siffror som rör naturlig avgång, arbetskraftsbehov för resterande tillverkning i Foggia och förtidspensionering inom ramen för systemet för rörlighet på arbetsmarknaden kan godtas. Kommissionen anser dock att de italienska myndigheterna inte har tillhandahållit tillräckliga bevis för att 750 arbetstagare lätt skulle kunna överföras till andra av Ivecos och Fiatkoncernens anläggningar eller till leverantörer av komponenter.

(47) Som stöd för sitt påstående att det skulle vara möjligt att föra över arbetstagare till Ivecos anläggningar i Norditalien har de italienska myndigheterna tillhandahållit en kopia av en överenskommelse från 1996 mellan företaget och fackförbunden, där det framgår att ett visst antal arbetstagare från Foggia skulle förflyttas till andra av Ivecos anläggningar. Kommissionen tvivlar dock på att denna överenskommelse kan ha träffats i samband med en partiell nedläggning av produktionen i Foggia. Överföringen av arbetskraft 1997 skedde i ett läge då Iveco var i färd med att genomföra betydande investeringar vid anläggningen i Foggia, men samtidigt fick känna av en tillfällig nedgång i efterfrågan på de motorer som tillverkades. I överenskommelsen föreskrivs att företaget skall ge incitament till arbetstagarna att återvända till Foggia i takt med att produktionsbehoven återställs. Det är inte klart huruvida arbetstagarnas fackförbund skulle ha accepterat en liknande överenskommelse i samband med en permanent nedläggning av stora delar av produktionen vid anläggningen.

(48) Som stöd för sitt påstående att det skulle vara möjligt att föra över arbetskraft till andra av Fiatkoncernens anläggningar, har de italienska myndigheterna tillhandahållit uppgifter som rör anställning av personal vid Fiat Autos anläggningar i regionen. Siffrorna visar dock att de personer som nyanställts i stor utsträckning anställts tillfälligt eller enligt kontrakt som innebär en reducering av de indirekta kostnaderna för anställning av unga arbetstagare (praktik- eller lärlingsavtal). Kommissionen anser att den inte har mottagit tillräckligt övertygande bevis för att dessa anläggningar skulle ha varit beredda att anställa de arbetstagare som varslats i Foggia (vilka, enligt de italienska myndigheterna, tillhörde ett högre ålderssegment och uppbar relativt höga löner). Det är heller inte klart huruvida dessa arbetstagare skulle ha accepterat ett erbjudande om en ny anställning med sämre anställningsvillkor. När det gäller leverantörer av komponenter och deras möjligheter att anställa arbetstagare som sagts upp i Foggia, har de italienska myndigheterna inte tillhandahållit några övertygande bevis.

(49) På grundval av de uppgifter som kommissionen förfogar över, särskilt de upplysningar som tillhandahållits av de italienska myndigheterna som svar på inledandet av förfarandet, drar kommissionen slutsatsen att 950 personer skulle ha behövt varslas om uppsägning om projektet i fråga inte hade genomförts i Foggia. Av dessa hade 150 kunnat komma i fråga för särskilda åtgärder för arbetstagare som närmar sig pensionsåldern inom ramen för systemet för rörlighet på arbetsmarknaden medan de övriga hade fått uppmuntras att lämna sitt arbete. Kommissionen har följaktligen beräknat att kostnaderna för uppsägning av arbetskraft i Foggia skulle ha uppgått till 21 870 000 euro under perioden 2002–2004 om projektet inte hade genomförts där.

(50) När det gäller kostnaderna för eventuella uppsägningar av arbetskraft i Bielsko Biala, framhåller kommissionen att uppsägningarna var en direkt konsekvens av Ivecos beslut att genomföra projektet i Foggia. Nedskärningarna vid den polska anläggningen har lett till att flera tusen anställda har måst sägas upp under de senaste åren och F1-projektet hade kunnat rädda 1 600 arbetstillfällen. Mot denna bakgrund drar kommissionen slutsatsen att kostnaderna för dessa uppsägningar helt och hållet kan anses förknippade med beslutet att inte genomföra projektet i Polen. De italienska myndigheterna har tillhandahållit tillräckliga bevis för att kostnaderna för uppsägning av 1 250 arbetstagare har uppgått till 7 230 000 euro under åren 2000–2001 och att ytterligare 350 arbetstagare har sagts upp eller kommer att sägas upp inom kort. Kommissionen har, på grundval av de uppgifter den förfogar över, beräknat att de totala kostnaderna för uppsägning av arbetskraft i Bielsko Biala uppgår till 9 264 000 euro för perioden 2000–2002.

(51) De modifieringar som gjorts av kostnads- och intäktsanalysen leder till andra resultat i termer av kostnader och intäkter än de som angetts i den ursprungliga anmälan från Italien. Den modifierade kostnads- och intäktsanalysen visar en regional nackdel i Foggia motsvarande en nettokostnad på 128 381 000 euro, basår 2000, (att jämföra med det belopp på 139 280 000 euro som angavs i den ursprungliga anmälan). Därmed blir kvoten för regionala nackdelar för projektet i fråga 51,82 % (istället för den kvot på 45,72 % som angavs i den ursprungliga anmälan). Medan det absoluta värdet av den regionala nackdelen är lägre än vad som ursprungligen angetts av Italien, har kvoten för regionala nackdelar däremot ökat, beroende på att endast 265 610 000 euro har betraktats som stödberättigande kostnader i enlighet med rambestämmelserna för bilindustrin.

(52) Slutligen har kommissionen i sin analys undersökt frågan om stödjusteringar, det vill säga en nivåhöjning som ytterligare incitament för investeraren att investera i regionen. De uppgifter som tillhandahållits visar att Fiatkoncernens europeiska produktionskapacitet när det gäller lätta lastfordon av den typ som dessa motorer är avsedda för förblir konstant under den tid som projektet avser. Följaktligen har den kvot för regionala nackdelar som räknats fram på grundval av kostnads- och intäktsanalysen höjts med två procentenheter och därmed blir den slutliga kvoten 53,82 %.

V. **SLUTSATSER**

(53) Projektets stödnivå (43,96 % bruttobidragsekvivalent) understiger såväl den kvot för regionala nackdelar som beräknats utifrån en kostnads- och intäktsanalys plus stödjustering (53,82 %) som det regionala stödtaket (35 % nettobidragsekvivalent). (En stödnivå på 53,50 % bruttobidragsekvivalent skulle vara tillåtlig enligt det regionala stödtaket). Det regionalstöd som Italien avser att bevilja till förmån för Iveco uppfyller därmed kriterierna för att betraktas som förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 a i EG-fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd som Italien avser att genomföra till förmån för Iveco SpA i Foggia, till ett nominellt värde av 121 658 000 euro bruttobidragsekvivalent (motsvarande ett nuvärde av 108 915 621 euro, basår 2000 och diskonteringsränta 5,70 %) för en stödberättigande investering på 265 610 000 euro i nominellt värde (motsvarande ett nuvärde av 247 763 583 euro), är förenligt med den gemensamma marknaden.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 2 oktober 2002.

På kommissionens vägnar

Mario MONTI

Ledamot av kommissionen