II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING
af 15. februar 2000
om den støtte, som Italien påtænker at yde Fiat Auto SpA til virksomheden i Rivalta (Torino)

(meddelt under nummer K(2000) 487)

(Kun den italienske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2000/337/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler [1], og under hensyntagen til de fremsendte bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGSFORLØB

(1) I tidsrummet oktober-december 1997 anmeldte Italien under henvisning til traktatens artikel 88, stk. 3, seks forslag til statsstøtte til Fiat Auto SpA (i det følgende benævnt »Fiat«), bl.a. investeringsstøtten til bilsamlefabrikken i Rivalta ved Torino i Piemonteregionen (i det følgende benævnt »Fiat Rivalta«), der blev registreret under nr. 834/97. De italienske myndigheder blev anmodet om yderligere oplysninger, som der måtte rykkes for flere gange, for at Kommissionen kunne få de oplysninger, der var nødvendige, for at den kunne træffe en beslutning. Den 23. april 1998 blev der afholdt et møde med repræsentanter for Italien og Fiat, hvor disse blev mindet om de procedurer, der gælder for behandlingen af sådanne sager. Ved brev af 20. november 1998 gav de italienske myndigheder en delvis besvarelse på Kommissionens spørgsmål.

(2) Ved brev af 9. marts 1999 underrettede Kommissionen Italien om, at den den 3. februar 1999 havde besluttet at indlede proceduren i traktatens artikel 88, stk. 2, over for nævnte støtteforanstaltninger, og pålagde samtidig Italien pligt til inden for en måned at fremsende alle de dokumenter og oplysninger, som var nødvendige, for at Kommissionen kunne vurdere, om den påtænkte støtte var forenelig med fællesmarkedet. I tilfælde af manglende svar ville Kommissionen vedtage en beslutning på grundlag af de oplysninger, den var i besiddelse af.

(3) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* [2]. Kommissionen anmodede også eventuelle berørte parter om at fremsætte bemærkninger. Der er ikke indløbet bemærkninger fra disse.

(4) Repræsentanter for Kommissionen rejste til Mirafiori den 24. februar 1999 for bl.a. at drøfte denne sag.

(5) Efter den 9. april 1999 at have anmodet om en længere svarfrist sendte de italienske myndigheder ved brev af 16. april 1999 Kommissionen de oplysninger, der var nødvendige, for at den kunne færdigbehandle de seks sager.

[1] EFT C 120 af 1.5.1999, og EFT C 288 af 9.10.1999, s. 37.

[2] EFT C 120 af 1.5.1999, s. 6.

(6) Den tvivl, som Kommissionen allerede fra starten havde givet udtryk for med hensyn til Fiat Rivalta-sagen, bl.a. vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt den påtænkte støtte var nødvendig, blev styrket ved nye undersøgelser. Ved brev af 14. juni 1999 underrettede Kommissionen derpå Italien om, at den den 26. maj 1999 havde besluttet at udvide den procedure, der var blevet iværksat den 3. februar 1999, og pålagde samtidig Italien pligt til inden for en måned at fremsende alle de dokumenter og oplysninger, som var nødvendige, for at Kommissionen kunne vurdere, om den påtænkte støtte var forenelig med fællesmarkedet. I tilfælde af manglende svar ville Kommissionen vedtage en beslutning på grundlag af de oplysninger, den var i besiddelse af.

(7) Kommissionens beslutning om at udvide proceduren blev offentliggjort i *De Europæiske Fælleskabers Tidende* [1]. Kommissionen anmodede også eventuelle berørte parter om at fremsætte bemærkninger. Der er ikke indløbet bemærkninger fra disse.

II. **UDFØRLIG BESKRIVELSE AF STØTTEN**

(8) Den påtænkte støtte tager sigte på Fiat Auto SpA, som kontrolleres af Fiat SpA. Fiatgruppen er repræsenteret i automobilsektoren ved tre selskaber: Fiat Auto, som fremstiller personbiler, IVECO, som fremstiller erhvervskøretøjer, og Magneti Marelli, som fremstiller komponenter.

(9) Fiat ejer virksomheder i bl.a. Italien, Polen, Tyrkiet og Sydamerika. I 1998 solgte Fiat ca. 2,4 mio. automobiler [2] af mærkerne Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia og Maserati, med 38 % i Italien, 29 % i resten af Europa og 33 % i resten af verden.

(10) Fiat agter at investere i virksomheden i Rivalta, der ligger i et område, der i tidsrummet marts 1995-1999 var støtteberettiget i henhold til traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), med en maksimal regionalstøtteintensitet på 10 % NSÆ for større virksomheder.

(11) I 1997 havde Rivalta-virksomheden ca. 4 580 ansatte og en produktion på ca. 85 000 personbiler.

(12) Projektet havde følgende generelle målsætninger:

— at gøre virksomheden mere fleksibel, så den kan anvendes til fremstilling af Fiat-modellerne Bravo/Brava og Marea, Lancia Nuova Dedra og Alfa Romeo 166

— at forbedre de ergonomiske forhold på virksomheden

— at skabe en bedre balance mellem automatiske og manuelle produktionsprocesser

— at forbedre miljøbeskyttelsen

— at sørge for, at Fiat Rivalta-virksomheden kan sættes ind, når de øvrige virksomheder i gruppen i spidsbelastningsperioder ikke selv kan klare produktionen af Bravo/Brava- og Marea-biler.

(13) Ved vurderingen af investeringerne bør der tages hensyn til den meget nære forbindelse, der er mellem Fiat Rivalta og Fiat Mirafiori. Fabrikationsprocesserne og aftaler vedrørende tilrettelæggelsen af arbejdet giver de to virksomheder mulighed for at samordne produktionen alt efter de tekniske og kommercielle behov. De to virksomheder udgør tilsammen et højt integreret kompleks, som Fiat betegner som sit »comprensorio di Rivalta-Mirafiori«.

(14) Programmet og investeringerne blev iværksat i 1994. Udbetalingerne (»spending«-aktiviteterne) blev påbegyndt i september 1994. Fiat Rivaltas prøveserieproduktion blev gennemført i første halvår af 1997.

(15) Regionalstøtten, der nominelt er på 46 mia. ITL (24 mio. EUR), ydes som led i en allerede godkendt ordning, jf. lov nr. 488/92. Den diskonterede støtteintensitet blev oprindeligt ansat til 4,2 %.

(16) I forbindelse med iværksættelsen af proceduren den 3. februar 1999 gav Kommissionen på flere punkter udtryk for tvivl med hensyn til, hvorvidt den påtænkte støtte var forenelig med fællesmarkedet, bl.a. i henseende til projektets mobilitet, og hvorvidt den anmeldte støtte stod i forhold til formålet, og den anmodede de italienske myndigheder om at fremlægge følgende:

i) en beliggenhedsundersøgelse (eller tilsvarende) foretaget af Fiat til godtgørelse af investeringernes mobilitet, dvs. bevis for, at projektet kunne have været gennemført på et økonomisk forsvarligt grundlag på et alternativt produktionssted i Fællesskabet eller i et central-/østeuropæisk land

ii) en lønsomhedsanalyse udarbejdet i tilknytning til ovennævnte undersøgelse, med oplysning om projektets drifts- og investeringsomkostninger

iii) udviklingen i Fiat Rivaltas produktionskapacitet.

(17) Det har senere vist sig, at det område, som Fiat Rivalta ligger i, først blev støtteberettiget i marts 1995. Det pågældende projekt blev imidlertid indledt allerede i 1994, og forud for dette tidspunkt — formodentligt omkring 1993 — er der blevet gennemført forundersøgelser, beliggenhedsundersøgelser m.v. Investeringsbeslutningen er således blevet truffet inden da, dvs. senest i 1993-1994, på et tidspunkt hvor det område, som virksomheden ligger i, ikke var støtteberettiget. I forbindelse med udvidelsen af proceduren gav Kommissionen derfor udtryk for alvorlig tvivl med hensyn til, hvorvidt investor havde kunnet forvente at modtage regionalstøtte til finansieringen af projektet. Støtten kan derfor ikke betragtes som nødvendig for gennemførelsen af investeringerne i Fiat Rivalta.

[1] EFT C 288 af 9.10.1999, s. 37.
[2] *Kilde*: Fiat-facts and figures 1999.

(18) Både i forbindelse med iværksættelsen af proceduren og i beslutningen om udvidelse heraf pålagde Kommissionen Italien pligt til inden for en måned at fremsende alle de dokumenter og oplysninger, som var nødvendige, for at Kommissionen kunne vurdere, om den påtænkte støtte var forenelig med fællesmarkedet. I tilfælde af manglende svar ville Kommissionen vedtage en beslutning på grundlag af de oplysninger, den var i besiddelse af.

III. **BEMÆRKNINGER FRA ITALIEN**

(19) Efter den 9. april 1999 at have anmodet om en længere svarfrist med henblik på redegørelsen i forbindelse med proceduren af den 3. februar 1999 fremsendte de italienske myndigheder ved brev af 16. april Kommissionen de oplysninger, der var nødvendige for, at den kunne færdigbehandle sagen.

(20) Den italienske regering forklarede for det første, at den mobile del af projektet omfattede en dagsproduktion på 200 Marea-biler og en dagsproduktion på 200 Bravo/Brava-biler. Fremstillingen af disse biler kunne alternativt have fundet sted i Polen, dvs. på de eksisterende Tichy- og Bielsko-Biala-fabrikker. Denne løsningsmodel ville have medført forskellige fordele, bl.a. lavere lønomkostninger, med samme høje kvalitet, samt mulighed for at begrænse investeringen og bringe produktionen af segment C- og D-biler tættere på markedet i Centraleuropa og samtidig udbygge lokalleverandørnettet, hvilket er et vigtigt mål for Fiat.

(21) For det andet havde de italienske myndigheder gennemført en lønsomhedsanalyse med en sammenligning af projektomkostningerne i Fiat Rivalta og i Polen beregnet på grundlag af den under betragtning 20 omhandlede mobilitet. Investeringen, der i alt andrager 689 mia. ITL (ca. 356 mio. EUR), bygger på følgende tidsplan:

(mia. ITL)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	I alt
Mobil investering	11	43	115	76	49			294
Ikke-mobil investering	10	55	190	52	34	33	21	395
I alt	21	98	305	128	83	33	21	689

(22) Den italienske virksomheds nettohandicap, der hovedsageligt skyldes højere løn- og investeringsomkostninger, skulle således ligge på 65 % og støtteintensiteten på 4,7 %.

(23) Den påtænkte regionalstøtte er ikke tilstrækkelig til at udligne de yderligere omkostninger, der følger af beslutningen om at placere investeringen i Fiat Rivalta, men den har utvivlsomt været en tilskyndende faktor ved vedtagelsen af den endelige beslutning.

(24) For det tredje oplyste den italienske regering, at produktionskapaciteten, der oprindeligt var på 1 400 automobiler om dagen, var faldet i 1997. Der er imidlertid ikke blevet forelagt præcise tal om, hvor stort dette fald var.

(25) For det fjerde henviste Italien til de specifikke omstændigheder i forbindelse med gennemførelsen af lov 488/92, og herunder bestemmelsernes tilbagevirkende kraft for så vidt angår investeringens tilladelighed.

(26) Som reaktion på den beslutning om at igangsætte proceduren, som Kommissionen havde truffet den 26. maj 1999, fremsendte Italien den 20. juli 1999 et brev, hvori der gjordes rede for følgende to punkter: for det første godkendelsesproceduren i den nye støtteordning og forbindelsen til iværksættelsen af støtten, og for det andet overholdelsen af de formelle krav i forbindelse med indsendelsen af støtteansøgningen.

IV. **VURDERING AF STØTTEN**

(27) Den anmeldte støtte til Fiat Auto er statsstøtte som defineret i traktatens artikel 87, stk. 1. Den finansieres nemlig af staten eller ved hjælp af statsmidler. Da den udgør en ikke ubetydelig del af finansieringen af projektet, truer den desuden med at fordreje konkurrencen i Den Europæiske Union til fordel for Fiat Auto i forhold til andre virksomheder, der ikke modtager støtte. Hertil kommer, at markedet for automobiler præges af en meget stor samhandel mellem medlemsstaterne.

(28) Den pågældende støtte tager sigte på en virksomhed, der arbejder med fremstilling og samling af personbiler, og som dermed udgør en del af automobilsektoren i den betydning, hvormed dette ord er defineret i Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien [1] (i det følgende benævnt »rammebestemmelser«).

(29) Støtten, der blev anmeldt den 3. december 1997, ydes som led i en allerede godkendt ordning, jf. lov nr. 488/92. Det fremgår af Fællesskabets rammebestemmelser, at støtte, som de offentlige myndigheder planlægger at yde til et individuelt projekt på grundlag af en godkendt støtteordning med sigte på en virksomhed, der er aktiv inden for automobilsektoren, skal anmeldes inden støtten udbetales, jf. traktatens artikel 88, stk. 3, dersom blot en af følgende maksimumsgrænser overskrides, dvs.:

[1] EFT C 279 af 15.9.1997, s. 1.

i) dersom projektets samlede omkostninger er på 50 mio. EUR eller derover

ii) dersom det samlede beløb fra statsstøtte og støtte fra andre fællesskabsordninger til projekter er på 5 mio. EUR eller derover.

(30) Både de samlede projektomkostninger og det samlede støttebeløb ligger over anmeldelsesgrænserne. De italienske myndigheder har således ved at anmelde den støtte, som de påtænker at yde til Fiat Rivalta, opfyldt de bestemmelser, der er fastsat i traktatens artikel 88, stk. 3.

(31) I traktatens artikel 87, stk. 2, er der anført forskellige former for støtte, der er forenelige med traktaten. Støttens art og formål samt investeringernes geografiske placering gør, at nævnte artikels litra a), b) og c) ikke kan finde anvendelse på foranstaltningen. Artikel 87, stk. 3, indeholder en liste over, hvilke støtteforanstaltninger der kan betragtes som forenelige med fællesmarkedet. Spørgsmålet om foreneligheden skal vurderes ud fra Fællesskabet som helhed og ikke ud fra et rent nationalt synspunkt. For at sikre, at fællesmarkedet fungerer korrekt, og at det i traktatens artikel 3, litra g), fastsatte princip overholdes, må man anlægge en snæver fortolkning af undtagelsesbestemmelserne i artikel 87, stk. 3. For så vidt angår undtagelsesbestemmelserne i artikel 87, stk. 3, litra b) og d), er det klart, at den anmeldte støtte ikke tager sigte på et projekt af fælles interesse eller et projekt, der skal afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i Italiens økonomi, fremme kulturen eller bevare kulturarven. Med hensyn til undtagelsesbestemmelserne i artikel 87, stk. 3, litra a) og c), er kun litra c) relevant, eftersom det område, som Rivalta ligger i, kun er støtteberettiget i medfør af artikel 87, stk. 3, litra c) og aldrig har modtaget støtte i medfør af artikel 87, stk. 3, litra a).

(32) For at tage stilling til om den påtænkte regionale støtte er forenelig med fællesmarkedet i kraft af undtagelsesbestemmelserne i traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), må Kommissionen således kontrollere, om de betingelser, der er opstillet i Fællesskabets rammebestemmelser, er opfyldt.

(33) Det følger af nævnte rammebestemmelser, at Kommissionen under alle omstændigheder skal kontrollere, om den tildelte støtte står i forhold til de problemer, der søges løst, og om støtten er nødvendig for projektets gennemførelse. Begge disse kriterier, dvs. såvel proportionalitetskriteriet som nødvendighedskriteriet ([1]), skal være opfyldt, for at Kommissionen kan give tilladelse til, at der ydes statsstøtte inden for automobilsektoren.

(34) Da spørgsmålet om, hvorvidt støtten står i forhold til formålet, sædvanligvis afgøres på grundlag af en lønsomhedsanalyse, kan Kommissionen i det her foreliggende tilfælde nøjes med at undersøge, om nødvendighedskriteriet er opfyldt.

([1]) Jf. dom af 17. september 1980 i sag 730/79, Philip Morris, Sml. s. 2671, punkt 17 i begrundelsen.

(35) Ved iværksættelsen af proceduren konstaterede Kommissionen, at der forelå særlige omstændigheder i forbindelse med Italiens godkendelse af den i lov 488/92 omhandlede ordning. På samme måde som i de beslutninger, der blev truffet den 18. november 1997 ([2]), den 7. april 1998 ([3]) og den 30. september 1998 ([4]), kunne Kommissionen konstatere, at der i forbindelse med iværksættelsen af lov nr. 488/92 forelå meget specifikke forhold, der kan forklare, hvorfor der gik så lang tid mellem iværksættelsen af projektet, starten på serieproduktionen af de automobiler, der omfattes af ordningen, støtteansøgningen i 1996 og anmeldelsen i december 1997. En undersøgelse af, hvorvidt støtten var nødvendig for at placere projektet i Rivalta, kan imidlertid ikke baseres på denne analyse alene. Kommissionen må herudover kontrollere følgende aspekter:

i) hvorvidt regionalstøtten reelt indgik i den finansielle analyse af projektet, og beliggenhedsundersøgelsen i valget af Rivalta

ii) hvorvidt projektet reelt opfylder mobilitetskravet.

(36) Kommissionen må på hvert enkelt punkt kontrollere, om Italien har forelagt tilstrækkelige beviser til støtte for sine påstande, ud fra en snæver tolkning af undtagelsesbestemmelserne i artikel 87, stk. 3, og de anmodninger om yderligere oplysninger, som Kommissionen fremsendte den 3. februar 1999 og den 26. maj 1999.

(37) De italienske myndigheder oplyser i brev af 16. april 1999, at investeringerne blev indledt den 31. maj 1994. Det fremgår af de oplysninger, som Kommissionen sidder inde med, at udbetalingen (»spending«-aktiviteterne) påbegyndtes i september 1994, og at produktionen af Bravo/Brava-modellen og Marea-modellen (de eneste modeller, der opfylder mobilitetskravet, og dermed de eneste, for hvilke der kan tillades regionalstøtte) startede i henholdsvis 1995 og 1996.

(38) Det fremgår af brevet fra de italienske myndigheder af 20. juli 1999, at der blev bestilt maskiner i marts/april 1994, og at de første leverancer blev modtaget i løbet af andet halvår 1994. Det bekræfter endvidere, at den beliggenhedsundersøgelse, der skal have dannet grundlaget for Fiats valg af Rivalta, fandt sted i 1993 og 1994.

(39) Kommissionen konstaterer, at det område, som Fiat Rivalta ligger i, først blev støtteberettiget ved udgangen af marts 1995, dvs. fik status som støtteberettiget område i medfør af traktatens artikel 87, stk. 3, litra c). Hertil kommer, som det fremgår af brevet af 20. juli 1999, at Italien først i september 1994 forelagde forslag til, hvilke regioner der skulle have status som støtteberettigede områder i henhold til nævnte bestemmelser.

(40) Investeringsbeslutningen er således blevet truffet på et tidspunkt, hvor det område, som Fiat Rivalta ligger i, ikke var støtteberettiget.

([2]) EFT C 70 af 6.3.1998, s. 7.
([3]) EFT C 240 af 31.7.1998, s. 3.
([4]) EFT C 409 af 30.12.1998, s. 7, og EFT C 384 af 12.12.1998, s. 20.

(41) Denne vurdering ændres ikke af, at Fiat Rivalta ligger i et mål 2-område, eller af den påståede mulighed for at flytte maskiner fra et produktionssted til et andet i projektets indledende faser.

(42) Det fremgår af de oplysninger, som den italienske regering har forelagt, at serieproduktionen af Bravo/Brava-modellen blev startet i Rivalta i 1995, hvilket vil sige, at størsteparten af de hertil nødvendige investeringer må være blevet foretaget forud for dette tidspunkt, dvs. forud for beslutningen om, hvilke områder der var støtteberettigede.

(43) Det er derfor tvivlsomt, om Fiat i sin beslutning om finansieringen af Rivalta-projektet har baseret sig på muligheden for at få regionalstøtte. De italienske myndigheder har ikke fremført oplysninger, der har kunnet fjerne denne tvivl.

(44) Selv hvis det antages, at muligheden for at opnå regionalstøtte faktisk indgik i Fiats overvejelser, har virksomheden alligevel implicit accepteret risikoen for ikke at kunne drage nytte heraf, da Kommissionen i henhold til Fællesskabets rammebestemmelser skal give forhåndstilladelse hertil.

(45) På det tidspunkt, hvor Fiat besluttede at foretage investeringen og baserede finansieringen af Fiat Rivalta på muligheden for eventuelt at få tildelt statsstøtte, var det i øvrigt Kommissionens praksis at kræve, at der skulle foretages en lønsomhedsanalyse og en sammenligning mellem den regionale virksomhed og et alternativt produktionssted i et område, der ikke var berettiget til fællesskabsstøtte, men hvor Fiat med sandsynlighed ville kunne foretage den pågældende investering. Italien og Fiat var allerede på daværende tidspunkt bekendt med denne praksis, f.eks. fra sagen vedrørende Fiat Mezzogiorno [1]. Kommissionen råder ikke over oplysninger om, hvordan det produktionssted, der skulle sammenlignes med, blev valgt, men det mest sandsynlige alternativ vil formodentligt være en virksomhed i Midt- eller Norditalien. Kommissionens erfaring er, at det, hvis man havde foretaget en lønsomhedsanalyse med udgangspunkt heri, ville have været vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at godtgøre, at Fiat Rivalta havde handicap, og dermed at give tilladelse til regionalstøtte. Heller ikke på dette punkt har de italienske myndigheder ført bevis for, at Fiat reelt baserede sin beslutning om at foretage investeringen i Fiat Rivalta på muligheden for at få regionalstøtte.

(46) Kommissionen skal i øvrigt her for fuldstændighedens skyld indskyde, at det først er med gennemførelsen af Fællesskabets rammebestemmelser, der trådte i kraft i januar 1998, dvs. ca. fire år efter Fiats investeringsbeslutning, at det er blevet muligt at foretage en sammenligning med en alternativ virksomhed i Polen (Bielsko-Biala eller Tichy), således som Italien ønsker i det her foreliggende tilfælde.

(47) Endelig skal Kommissionen påpege, at en medlemsstat — eller for den sags skyld en virksomhed — ikke legitimt kan basere sig på en formodning om, at en given region vil blive klassificeret som støtteberettiget i medfør af traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), så længe Kommissionen ikke har truffet beslutning herom.

(48) På denne baggrund konkluderer Kommissionen, at den italienske regering ikke har ført bevis for, at Fiat faktisk har valgt Rivalta som produktionssted ud fra den forudsætning, at der ville blive ydet regionalstøtte. Den anmeldte regionalstøtte er dermed ikke nødvendig for at realisere de i traktatens artikel 87, stk. 3, omhandlede målsætninger.

(49) For det andet følger det af ovennævnte rammebestemmelser, at den støttemodtagende virksomhed for at vise, at regionalstøtte er nødvendig, må føre klart bevis for, at der findes et andet sted, hvor projektet eller dele heraf kan virkeliggøres med økonomisk udbytte. Hvis den påtænkte investering ikke kan gennemføres på et andet — nyt eller allerede bestående — produktionssted i den pågældende koncern, vil virksomheden nemlig under alle omstændigheder skulle gennemføre projektet på det eneste mulige produktionssted, også selv om der ikke ydes støtte. Med de nugældende rammebestemmelser har en sådan undersøgelse af projektets mobilitet fået langt større betydning end tidligere. For Kommissionen er det ikke et spørgsmål om at vurdere en teoretisk mulighed, men om at kontrollere, om investor både havde kunnet og villet placere projektet på det alternative sted, hvis ikke der var blevet ydet regionalstøtte.

(50) Italiens oplysninger herom er fortsat mangelfulde. Kommissionen har kun modtaget en yderst kortfattet redegørelse, hvoraf det fremgår, at Fiat har foretaget et valg mellem virksomhederne i Polen og virksomhedskomplekset Rivalta/Mirafiori, og hvori det hævdes, at den polske løsningsmodel ville have givet store fordele i forhold til den italienske, ikke mindst med hensyn til lønomkostninger.

(51) Kommissionen fastholder, at muligheden for at placere projektet i Polen ikke var så indlysende på det tidspunkt, hvor investeringsbeslutningen blev truffet, dvs. 1993-1994, som de italienske myndigheder hævder i dag. Til eksempel kan nævnes, at den industrielle risiko ikke var ubetydelig i denne periode, hvor Fiat Auto i Polen stod midt i en omorganisering. Det lokale komponentleverandørnet var ikke så udbygget som i dag, og der var ingen vished for, at det ville have kunnet lykkes at inddrage disse leverandører. Herudover forbigår de italienske myndigheder i sin analyse af projektets mobilitet de store fordele i henseende til fleksibilitet — en af Fiats strategiske målsætninger — som oprettelsen og videreførelsen af Rivalta/Mirafiori-komplekset indebærer.

[1] EFT C 37 af 11.2.1993, s. 15.

(52) Den italienske regering har kun sendt Kommissionen fragmentariske oplysninger om, hvorvidt en produktion af 200 Bravo/Brava-biler og 200 Marea-biler i Bielsko-Biala eller i Tichy under optimale omstændigheder er mulig, og så godt som ingen oplysninger om, hvorvidt Fiat reelt havde planer om at flytte den pågældende investering til Polen.

(53) Kommissionen fastslår derfor, at Italien ikke har godtgjort, at projektet opfylder mobilitetskravet. Da der ikke findes noget realistisk alternativt produktionssted, må det konkluderes, at den anmeldte regionalstøtte ikke er nødvendig for at realisere de i traktatens artikel 87, stk. 3, omhandlede målsætninger.

(54) De andre støttemålsætninger, som den italienske regering har henvist til, såsom miljøbeskyttelse og innovation, er aldrig blevet uddybet med en mere udførlig redegørelse til trods for Kommissionens gentagne anmodninger om yderligere oplysninger. Kommissionen har derfor ikke haft mulighed for at tage stilling til støtte til eventuelle miljøbeskyttelses- og innovationsforanstaltninger.

V. **KONKLUSION**

(55) Den regionalstøtte, som de italienske myndigheder påtænker at yde til Fiat Rivalta, er ikke nødvendig for at realisere de i traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), omhandlede målsætninger, dvs. fremme udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner. Støtten er dermed uforenelig med fællesmarkedet.

(56) Kommissionen vedtog den 22. december 1999 en endelig negativ beslutning vedrørende støtten til Fiat Mirafiori Meccanica (C 9/99) på grundlag af en tilsvarende argumentation —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den statsstøtte, som Italien påtænker at yde Fiat Auto SpA til virksomheden i Rivalta (Torino), er uforenelig med fællesmarkedet.

Støtten må derfor ikke udbetales.

Artikel 2

Italien underretter senest to måneder efter meddelelsen af denne beslutning Kommissionen om, hvilke foranstaltninger den har truffet for at efterkomme beslutningen.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til Den Italienske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 15. februar 2000.

På Kommissionens vegne

Mario MONTI

Medlem af Kommissionen