II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 15. Februar 2000

über die staatliche Beihilfe, die Italien zugunsten von Fiat Auto SpA für das Werk Rivalta (Gemeinde Turin) gewähren will

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(2000) 487)

(Nur der italienische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2000/337/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a),

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß den genannten Artikeln [1] und unter Berücksichtigung eingegangener Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. DAS VERFAHREN

(1) Im Oktober bzw. Dezember 1997 hat Italien gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag bei der Kommission sechs Beihilfevorhaben zugunsten des Unternehmens Fiat Auto SpA (Fiat) angemeldet, davon eines zur Förderung von Investitionen in dem Kfz-Montagewerk Rivalta (Gemeinde Turin, Region Piemont), das als Beihilfesache N 834/97 registriert wurde. Die Kommission hat verschiedene Ersuchen um zusätzliche Auskünfte und zahlreiche Erinnerungsschreiben an Italien gerichtet, um die für den Erlaß einer abschließenden Entscheidung erforderlichen Informationen zu erhalten. Am 23. April 1998 fand eine Besprechung mit Vertretern Italiens und des Fiat-Konzerns statt, bei der verschiedene Einzelheiten der Prüfung der Vorhaben erörtert wurden. Mit Schreiben vom 20. November 1998 ging Italien schließlich teilweise auf die Fragen der Kommission ein.

(2) Mit Schreiben vom 9. März 1999 setzte die Kommission Italien von ihrem am 3. Februar 1999 gefaßten Beschluß in Kenntnis, wegen des hier in Rede stehenden Beihilfevorhabens ein förmliches Prüfverfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten. Gleichzeitig trug sie Italien auf, ihr binnen einem Monat alle Unterlagen, Informationen und Angaben zu übermitteln, die sie benötigt, um die Vereinbarkeit der geplanten Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt zu beurteilen; andernfalls werde sie nach den ihr vorliegenden Informationen entscheiden.

(3) Der Beschluß der Kommission zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens wurde zusammen mit der Aufforderung an die anderen Beteiligten, sich zu dem Beihilfevorhaben zu äußern, im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht [2]. Stellungnahmen anderer Beteiligter sind nicht eingegangen.

(4) Vertreter der Kommission haben am 24. Februar 1999 in Mirafiori mit dem begünstigten Unternehmen u. a. das Projekt in Rivalta erörtert.

(5) Nachdem sie am 9. April 1999 um eine Verlängerung der Auskunftsfrist eingekommen war, übermittelte die italienische Regierung der Kommission mit Schreiben vom 16. April 1999 die Angaben, die nach ihrem Dafürhalten eine abschließende Prüfung des Falles ermöglichen sollten.

[1] ABl. C 120 vom 1.5.1999, S. 3, und ABl. C 288 vom 9.10.1999, S. 37.

[2] ABl. C 120 vom 1.5.1999, S. 6.

(6) Erneute Nachprüfungen bestärkten die Kommission jedoch in ihren ursprünglichen Zweifeln vor allem an der Notwendigkeit der geplanten Beihilfe für das Fiat-Werk Rivalta. Mit Schreiben vom 14. Juni 1999 setzte die Kommission daher Italien von ihrem am 26. Mai 1999 gefaßten Beschluß in Kenntnis, das am 3. Februar 1999 eröffnete Prüfverfahren auszuweiten, und trug Italien auf, ihr binnen einem Monat alle Unterlagen, Angaben und Daten zu übermitteln, die sie benötigt, um die Vereinbarkeit der fraglichen Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt zu beurteilen; andernfalls werde sie nach den ihr vorliegenden Informationen entscheiden.

(7) Der Beschluß der Kommission, das laufende Verfahren auszuweiten, wurde zusammen mit der Aufforderung an die anderen Beteiligten, sich zu dem Beihilfevorhaben zu äußern, im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht [1]. Es sind keine Stellungnahmen anderer Beteiligter eingegangen.

II. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHILFE

(8) Die Beihilfe ist laut Anmeldung für den unter der Dachgesellschaft Fiat SpA, operierenden Automobilkonzern Fiat bestimmt, zu dem die Unternehmen Fiat Auto (Personenkraftwagen), IVECO (Nutzfahrzeuge) und Magneti Marelli (Bauteile) gehören.

(9) Fiat besitzt Werke in Italien, Polen, der Türkei und Südamerika. 1998 hat der Konzern rund 2,4 Mio. Kraftfahrzeuge [2] der Marken Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia und Maserati abgesetzt, und zwar 38 % in Italien, 29 % in anderen europäischen Ländern und 33 % im Rest der Welt.

(10) Gefördert werden sollen Investitionen des Fiat-Konzerns im Werk Rivalta, das im Zeitraum 1995-1999 in einem Fördergebiet im Sinne des Artikels 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag lag, in welchem für Großunternehmen ein Förderhöchstsatz von 10 % Nettosubventionsäquivalent (NSÄ) galt.

(11) 1997 wurden im Werk Rivalta, in dem 4 580 Personen beschäftigt waren, rund 85 000 Personenkraftwagen gefertigt.

(12) Mit dem Investitionsprojekt sollen grundsätzlich folgende Ziele erreicht werden:

— flexiblere Produktionsstrukturen, die die Fertigung unterschiedlicher Fahrzeugtypen — der Modelle Fiat Bravo/Brava und Fiat Marea, Lancia Nuova Dedra sowie Alfa Romeo 166 — ermöglichen;

— bessere Ergonomie;

— ein effizienteres Verhältnis zwischen Automatisierung und manueller Arbeit in der Produktion;

— verbesserter Umweltschutz;

— Einstellung des Werks auf die Übernahme der Produktion von Fahrzeugen der Modelle Bravo/Brava und Marea in Spitzenzeiten, in denen die übrigen Werke des Konzerns den Bedarf nicht mehr decken können.

(13) Die Investitionen sind im Zusammenhang mit den besonders engen Verbindungen zwischen den Fiat-Werken Rivalta und Mirafiori zu sehen. Die beiden Standorte können ihre Produktion aufgrund der Herstellungsverfahren und bestimmter Vereinbarungen über die Arbeitsabläufe entsprechend dem technischen und geschäftlichen Bedarf aufeinander abstimmen. Sie bilden damit einen stark integrierten Komplex, den Fiat selbst als eine Produktionszone („comprensorio di Rivalta-Mirafiori“) bezeichnet.

(14) Das Investitionsprogramm geht auf das Jahr 1994 zurück; die ersten Ausgaben („spending“) sind im September 1994 erfolgt. Die Vorserienfertigung im Werk Rivalta soll im ersten Halbjahr 1997 angelaufen sein.

(15) Geplant ist eine Regionalbeihilfe im Umfang von nominal 46 Mrd. ITL (24 Mio. EUR), die auf der Grundlage der von der Kommission genehmigten Beihilferegelung nach dem Gesetz Nr. 488/92 gewährt wird. Die aktualisierte Beihilfeintensität wurde ursprünglich mit 4,2 % angesetzt.

(16) Bei Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens am 3. Februar 1999 äußerte die Kommission eine Reihe von Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit der geplanten Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt, und zwar insbesondere in bezug auf die Standortungebundenheit des Investitionsprojekts und die Angemessenheit der angemeldeten Beihilfe; gleichzeitig forderte sie von Italien folgende Unterlagen an:

i) eine Standortstudie (oder ein gleichwertiges Dokument), mit der Fiat die Standortungebundenheit der Investitionen — den Umstand, daß es an einem anderen Standort in der Gemeinschaft oder in einem mittel- oder osteuropäischen Land eine wirtschaftlich tragfähige Alternative zu dem Projekt gibt — eindeutig nachweist;

ii) eine entsprechend dieser Standortstudie angefertigte Kosten-Nutzen-Analyse, aus der die Betriebs- und Investitionskosten im Zusammenhang mit dem Projekt hervorgehen;

iii) eine Übersicht über die Entwicklung der Produktionskapazitäten im Werk Rivalta.

(17) Das Fiat-Werk Rivalta lag, wie sich nachträglich herausgestellt hat, bis März 1995 nicht in einem Fördergebiet. Das Investitionsprojekt war aber bereits 1994 angelaufen, und entsprechende Machbarkeitsstudien, Standortgutachten usw. wurden vermutlich um das Jahr 1993 erstellt. Die Investitionsentscheidung zugunsten von Rivalta ist somit spätestens 1993 oder 1994 gefallen, als das Werk noch nicht in einem Fördergebiet lag. In ihrem Beschluß zur Ausweitung des förmlichen Prüfverfahrens äußerte die Kommission daher ernsthafte Zweifel daran, daß der Investor im Hinblick auf die Projektfinanzierung mit Regionalbeihilfemitteln rechnen konnte. Demnach wäre die Beihilfe für die Durchführung der Investitionen im Fiat-Werk Rivalta nicht notwendig gewesen.

[1] ABl. C 288 vom 9.10.1999, S. 37.
[2] Quelle: Fiat, Fakten und Zahlen 1999.

(18) Ferner hat die Kommission Italien sowohl bei der Eröffnung als auch bei der Ausweitung des förmlichen Prüfverfahrens aufgefordert, ihr binnen einem Monat die Angaben zu übermitteln, die sie benötigt, um die Vereinbarkeit der fraglichen Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt zu beurteilen; andernfalls werde sie nach den ihr vorliegenden Informationen entscheiden.

III. **BEMERKUNGEN ITALIENS**

(19) Nachdem sie mit Schreiben vom 9. April 1999 für ihre Antwort auf die Verfahrenseröffnung vom 3. Februar 1999 eine Fristverlängerung beantragt hatte, übermittelte die italienische Regierung der Kommission mit Schreiben vom 16. April 1999 die Angaben, die nach ihrem Dafürhalten eine abschließende Beurteilung des Beihilfefalls ermöglichen sollten.

(20) Erstens betreffe der standortungebundene Teil des Investitionsprojekts eine Tagesproduktion von 200 Fahrzeugen des Modells Marea und 200 Fahrzeugen der Modelle Bravo/Brava. Die Produktion dieser Fahrzeuge hätte auch in einem der bestehenden polnischen Werke, Tichy oder Bielsko-Biala, angesiedelt werden können. Dies hätte u. a. folgende Vorteile gehabt: niedrigere Lohnkosten bei qualitativ hochwertiger Arbeit, geringerer Investitionsaufwand und größere Nähe der Produktion von Fahrzeugen der Klassen C und D des Konzerns zu bestimmten mitteleuropäischen Märkten; Ausbau eines lokalen Zulieferernetzes, an dem Fiat sehr gelegen ist.

(21) Zweitens sei eine Kosten-Nutzen-Analyse erstellt worden, in der die im Werk Rivalta anfallenden Kosten mit denen in Polen unter der in Erwägungsgrund 20 gemachten Annahme in bezug auf den standortunabhängigen Projektteil verglichen wurden. Für die Investitionen in Höhe von insgesamt 689 Mrd. ITL (rund 356 Mio. EUR) galt folgender Zeitplan:

(Mrd. ITL)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Insgesamt
Standortunabhängige Investionen	11	43	115	76	49			294
Standortabhängige Investionen	10	55	190	52	34	33	21	395
Insgesamt	21	98	305	128	83	33	21	689

(22) Für den italienischen Standort habe sich somit unter dem Strich ein im wesentlichen auf zusätzliche Lohn- und Investitionskosten zurückzuführender Nachteil von 65 % ergeben, während die Beihilfeintensität bei 4,7 % liege.

(23) Die geplante Regionalbeihilfe gleiche die Mehrkosten in Rivalta zwar nicht aus, habe jedoch bei der endgültigen Standortentscheidung unzweifelhaft eine Rolle gespielt.

(24) Drittens sei die Produktionskapazität, die ursprünglich bei 1 400 Fahrzeugen/Tag lag, seit 1997 verringert worden. Der Kommission liegen allerdings keine genauen Angaben zum Umfang der Kapazitätskürzung vor.

(25) Viertens würden, so ein grundsätzlicher Einwand Italiens, bei der Durchführung des Gesetzes Nr. 488/92 besondere Bestimmungen gelten, denen zufolge Investitionskosten auch rückwirkend als förderfähig anerkannt werden können.

(26) Als Reaktion auf die Ausweitung des Prüfverfahrens durch die Kommission am 26. Mai 1999 übermittelte Italien ein Schreiben, welches das Datum des 20. Juli 1999 trägt und in dem ausführlich auf die Vorgeschichte der Genehmigung der neuen Beihilferegelung und den Zusammenhang mit der Gewährung der fraglichen Beihilfe einerseits und die Einhaltung der formalen Anforderungen bei Beihilfeanträgen andererseits eingegangen wird.

IV. **WÜRDIGUNG DER BEIHILFE**

(27) Die von Italien angemeldete Beihilfe zugunsten des Fiat-Konzerns ist eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag, weil sie vom Staat oder aus staatlichen Mitteln gewährt wird. Außerdem droht sie den Wettbewerb der Gemeinschaft durch Begünstigung des Fiat-Konzerns gegenüber anderen Unternehmen zu verfälschen, die keine Fördermittel erhalten, weil sie in nicht unerheblichem Maße zur Finanzierung des Investitionsprojekts beiträgt. Schließlich besteht ein umfangreicher Handel mit Kraftfahrzeugen zwischen Mitgliedstaaten.

(28) Die fragliche Beihilfe ist für ein Unternehmen bestimmt, das Personenkraftwagen fertigt und montiert und somit zum Kfz-Sektor im Sinne des geltenden Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie [1] zu rechnen ist.

(29) Die am 3. Dezember 1997 angemeldete beabsichtigte Beihilfe soll auf der Grundlage der von der Kommission genehmigten Beihilferegelung nach dem Gesetz Nr. 488/92 gewährt werden. Nach dem geltenden Gemeinschaftsrahmen müssen alle Beihilfen, die staatliche Stellen für ein Einzelprojekt im Rahmen genehmigter Beihilferegelungen zugunsten eines in der Kfz-Industrie tätigen Unternehmens zu gewähren beabsichtigen, vor ihrer Gewährung nach Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag angemeldet werden, wenn zumindest einer der beiden nachstehenden Werte überschritten wird:

[1] ABl. C 279 vom 15.9.1997, S. 1.

i) Gesamtkosten des Projekts: 50 Mio. EUR oder

ii) Bruttogesamtbetrag aller Beihilfen, die aus staatlichen Mitteln oder im Rahmen der Finanzierungsinstrumente der Gemeinschaft bereitgestellt werden: 5 Mio. EUR.

(30) Im vorliegenden Fall werden beide Schwellenwerte überschritten, so daß die Beihilfe anmeldungspflichtig ist. Mit der Anmeldung der geplanten Beihilfe für das Fiat-Werk Rivalta ist Italien seinen Verpflichtungen nach Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag nachgekommen.

(31) Nach Artikel 87 Absatz 2 EG-Vertrag sind bestimmte Arten von Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar. Die fragliche Beihilfe fällt jedoch aufgrund ihrer Art und Zweckbestimmung sowie des Standorts der Investitionen unter keine der unter den Buchstaben a), b) und c) dieses Absatzes vorgesehenen Ausnahmen. Nach Artikel 87 Absatz 3 EG-Vertrag können ferner bestimmte Arten von Beihilfen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden. Ihre Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt ist vor dem Hintergrund der Gemeinschaft insgesamt und nicht eines einzelnen Mitgliedstaats zu beurteilen. Zur Gewährleistung des reibungslosen Funktionierens des Gemeinsamen Marktes und zur Berücksichtigung des in Artikel 3 Buchstabe g) EG-Vertrag verankerten Grundsatzes sind die Freistellungsmöglichkeiten des Artikels 87 Absatz 3 eng auszulegen. Zu den Freistellungsmöglichkeiten nach den Buchstaben b) und d) dieses Absatzes ist anzumerken, daß die in Rede stehende Beihilfe eindeutig weder zur Förderung eines Vorhabens von gemeinsamem Interesse oder zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben Italiens noch zur Förderung der Kultur und der Erhaltung des kulturellen Erbes bestimmt ist. Von den Freistellungsmöglichkeiten nach den Buchstaben a) und c) wiederum kann gegebenenfalls nur letztere zur Anwendung gelangen, da Rivalta zu keinem Zeitpunkt in einem Fördergebiet im Sinne des Buchstabens a) lag, sondern allenfalls in einem Fördergebiet gemäß Buchstabe c).

(32) Um feststellen zu können, ob die geplante Regionalbeihilfe nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden kann, muß die Kommission prüfen, ob die genannten Voraussetzungen des geltenden Gemeinschaftsrahmens erfüllt sind.

(33) Dem Gemeinschaftsrahmen zufolge hat die Kommission in allen Fällen darüber zu wachen, daß gewährte Beihilfen in einem angemessenen Verhältnis zum Ausmaß der zu lösenden Probleme stehen und für die Durchführung des betreffenden Projekts notwendig sind. Damit die Kommission eine staatliche Beihilfe in der Kfz-Industrie genehmigen kann, müssen diese beiden Kriterien — Notwendigkeit ([1]) und Angemessenheit — gleichzeitig erfüllt sein.

(34) Die Frage der Angemessenheit einer Beihilfe wird üblicherweise anhand einer Kosten-Nutzen-Analyse geklärt; im vorliegenden Fall aber kann die Kommission ihre Prüfung auf das Kriterium der Notwendigkeit beschränken.

(35) Bei der Verfahrenseröffnung hat die Kommission von der besonderen Situation im Zusammenhang mit der Genehmigung der Beihilferegelung nach dem Gesetz Nr. 488/92 in Italien Kenntnis genommen. Entsprechend ihren Entscheidungen vom 18. November 1997 ([2]), 7. April 1998 ([3]) und 30. September 1998 ([4]) stellte sie dabei fest, das die besonderen Umstände bei der Durchführung des Gesetzes Nr. 488/92 die langen Zeitabstände erklären können, die zwischen Projektbeginn, dem Anlaufen der Serienfertigung der betreffenden Kraftfahrzeuge, dem Beihilfeantrag (1996) und der Anmeldung der Beihilfe (Dezember 1997) verstrichen. Um zu klären, ob die Beihilfe für die Durchführung des Projekts in Rivalta notwendig war, muß die Kommission jedoch auch prüfen,

i) ob die Regionalbeihilfe bei der Standortentscheidung zugunsten von Rivalta in der finanziellen Analyse des Projekts und in der Standortstudie auch tatsächlich berücksichtigt wurde und

ii) ob das Projekt effektiv standortunabhängig ist.

(36) Bei jedem dieser Aspekte muß die Kommission außerdem vor dem Hintergrund einer engen Auslegung der Freistellungsmöglichkeiten des Artikels 87 Absatz 3 EG-Vertrag und ihrer Auskunftsverlangen vom 3. Februar 1999 und 26. Mai 1999 überprüfen, ob die Belege, die Italien zur Stützung seiner Behauptungen vorgelegt hat, ausreichen.

(37) So heißt es in dem Schreiben der italienischen Regierung vom 16. April 1999, das Investitionsprogramm sei am 31. Mai 1994 angelaufen. Aus der Kommission vorliegenden Unterlagen geht ferner hervor, daß die ersten Ausgaben („spending") im September 1994 getätigt wurden und daß die Fertigung von Fahrzeugen der Modelle Bravo/Brava und Marea — die einzigen Fahrzeuge, auf die sich die behauptete Standortungebundenheit bezieht und deren Produktion infolgedessen mit Regionalbeihilfemitteln gefördert werden kann — 1995 bzw. 1996 aufgenommen wurde.

(38) Laut Schreiben der italienischen Regierung vom 20. Juli 1999 wurden die Ausrüstungen im März/April 1994 bestellt und die ersten Maschinen im zweiten Halbjahr 1994 geliefert. Die Standortstudie, auf die sich Fiat bei der Entscheidung für Rivalta gestützt habe, ist danach 1993 und 1994 durchgeführt worden.

(39) Die Kommission konstatiert, daß das Werk Rivalta bis März 1995 — als die betreffende Region als Fördergebiet gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag eingestuft wurde nicht in einem Fördergebiet lag. Eine erste Liste mit Regionen, die zu Fördergebieten im Sinne des genannten Artikels erklärt werden sollten, hat Italien im übrigen — Iaut Schreiben vom 20. Juli 1999 — erst im September 1994 vorgeschlagen.

(40) Die fragliche Investitionsentscheidung erfolgte also zu einem Zeitpunkt, als das Werk Rivalta noch nicht in einem Fördergebiet lag.

([1]) Siehe Urteil des EuGH vom 17. Juli 1980, Philip Morris/Kommission, Rechtssache 730/79, Slg. 1980, S. 2671, Entscheidungsgrund 17.

([2]) ABl. C 70 vom 6.3.1998, S. 7.
([3]) ABl. C 240 vom 31.7.1998, S. 3.
([4]) ABl. C 409 vom 30.12.1998, S. 7, und ABl. C 384 vom 12.12.1998, S. 20.

(41) Weder der Umstand, daß Rivalta in einem Ziel-2-Gebiet liegt, noch die Behauptung, die Ausrüstungen hätten während der ersten Projektphasen auch an einen anderen Standort verbracht werden können, ändern etwas an dieser Einschätzung.

(42) Auch die Aussage der italienischen Regierung, die Serienfertigung von Fahrzeugen der Modelle Bravo/Brava in Rivalta sei 1995 angelaufen, belegt, daß die nötigen Investitionen in eben diesem Jahr, in dem auch die Einstufung der Region als Fördergebiet erfolgte, bereits großenteils abgeschlossen waren.

(43) Es ist daher sehr zu bezweifeln, daß Fiat bei der Finanzplanung für sein Investitionsprojekt in Rivalta effektiv mit Regionalbeihilfemitteln gerechnet hat. Italien hat nichts vorgebracht, was diese Zweifel ausräumen könnte.

(44) Doch selbst wenn das Unternehmen etwaige Regionalbeihilfemittel einkalkuliert hat, muß es auch mit der Möglichkeit gerechnet haben, keine Beihilfe zu erhalten, da diese nach dem geltenden Gemeinschaftsrahmen die Genehmigung der Kommission vorausgesetzt hätte.

(45) Des weiteren entsprach es zu dem Zeitpunkt, als Fiat seine Investitionsentscheidung traf und möglicherweise eine staatliche Unterstützung zur Finanzierung des Rivalta-Projekts vor Augen hatte, der Praxis der Kommission, eine Kosten-Nutzen-Analyse zu verlangen, bei der das betreffende Werk mit einem Alternativstandort in einem Nichtfördergebiet der Gemeinschaft verglichen wird, in welchem Fiat die fraglichen Investitionen mit großer Wahrscheinlichkeit hätte tätigen können. Diese Vorgehensweise war seinerzeit sowohl Italien als auch Fiat bekannt, wie sich u. a. aus der Beihilfesache Fiat Mezzogiorno [1] ergibt. Der Kommission liegen zwar keine konkreten Angaben zu einem solchen Vergleichsstandort vor, sie geht aber davon aus, daß es sich höchstwahrscheinlich um ein Werk in Nordmittelitalien gehandelt hätte. Eine Kosten-Nutzen-Analyse auf dieser Basis hätte nach den Erfahrungen der Kommission kaum — wenn überhaupt — Anhaltspunkte für Standortnachteile des Werks Rivalta und damit den Anlaß für die Genehmigung einer Regionalbeihilfe geliefert. Auch in einem solchen Fall hat Italien nicht nachgewiesen, daß der Fiat-Konzern bei der Investitionsentscheidung zugunsten des Werks Rivalta tatsächlich mit einer Regionalbeihilfe gerechnet hat.

(46) Im übrigen weist die Kommission darauf hin, daß die von Italien nahegelegte Bezugnahme auf einen Alternativstandort in Polen (Bielsko-Biala oder Tichy) erst mit Wirksamwerden des geltenden Gemeinschaftsrahmens im Januar 1998, d. h. vier Jahre nach Fiats Investitionsentscheidung, möglich wurde.

(47) Und schließlich kann nach Auffassung der Kommission kein Mitgliedstaat, geschweige denn ein Unternehmen, berechtigterweise davon ausgehen, daß eine bestimmte Region als Fördergebiet im Sinne des Artikels 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag eingestuft wird, solange die Kommission keine entsprechende Entscheidung erlassen hat.

(48) Aus diesem Grund gelangt die Kommission zu dem Schluß, daß die italienische Regierung nicht nachgewiesen hat, daß Fiat tatsächlich mit der Gewährung einer Regionalbeihilfe als notwendiger Voraussetzung für die Entscheidung zugunsten des Standorts Rivalta rechnete. Die angemeldete Regionalbeihilfe ist somit nicht notwendig, um die in Artikel 87 Absatz 3 EG-Vertrag genannten Ziele zu erreichen.

(49) Zum anderen muß das begünstigte Unternehmen, um die Notwendigkeit einer Regionalbehilfe zu begründen, nach dem geltenden Gemeinschaftsrahmen eindeutig nachweisen, daß es über eine wirtschaftlich tragfähige Standortalternative für das Projekt oder Teile davon verfügt. Besteht nämlich im Rahmen des Konzerns kein anderer, neuer oder bereits vorhandener Industriestandort, der die geplante Investition aufnehmen könnte, so müßte das Unternehmen das fragliche Projekt im einzig möglichen Werk auch ohne Beihilfe durchführen. Dem Kriterium der Standortungebundenheit kommt mit dem gegenwärtig geltenden Gemeinschaftsrahmen eine größere Bedeutung als früher zu. Der Kommission geht es nicht mehr darum, eine theoretische Standortungebundenheit anzuerkennen, sondern zu klären, ob der Investor sowohl die Möglichkeit als auch die Absicht hatte, sein Projekt an dem betreffenden Alternativstandort durchzuführen, falls keine Regionalbeihilfe gewährt wird.

(50) Die diesbezüglichen Angaben Italiens sind — trotz der Auskunftsverlangen der Kommission — nach wie vor dürftig. Die Kommission hat lediglich einen sehr kurzen Vermerk erhalten, dem zufolge Fiat die Wahl zwischen den Werken in Polen und dem Produktionskomplex Rivalta/Mirafiori hatte und die polnische Lösung gegenüber der italienischen erhebliche Vorteile (vor allem bei den Lohnkosten) gehabt hätte.

(51) Die Kommission stellt fest, daß 1993/94, als die Investitionsentscheidung getroffen wurde, die Durchführung des Projekts in Polen nicht so realistisch war, wie es die italienische Regierung nunmehr darstellt. So war das industrielle Risiko zu einer Zeit, da sich Fiat Auto Poland mitten in der Umorganisation befand, nicht unbeträchtlich. Auch das Netz von Bauteile-Zulieferern war noch nicht so dicht wie heute und eine erfolgreiche Ansiedlung von Zulieferern ungewiß. Ebensowenig geht die italienische Regierung bei der Klärung der Standortungebundenheit auf die erheblichen Vorteile in bezug auf Flexibilität — eines der strategischen Ziele des Fiat-Konzerns — ein, die die Errichtung und der Erhalt des Komplexes Rivalta/Mirafiori mit sich bringt.

[1] ABl. C 37 vom 11.2.1993, S. 15.

(52) So hat die italienische Regierung der Kommission nur bruchstückhafte Hinweise zu der Möglichkeit geliefert, 200 Fahrzeuge der Modelle Bravo/Brava und 200 Fahrzeuge des Modells Marea unter optimalen Bedingungen in Bielsko-Biala oder in Tichy zu produzieren; darüber, inwieweit Fiat tatsächlich die Absicht hatte, die fraglichen Investitionen in Polen zu tätigen, machte sie praktisch keine Angaben.

(53) Die Kommission ist daher der Ansicht, daß Italien die Standortungebundenheit des Investitionsprojekts nicht nachgewiesen hat. Mangels einer glaubwürdigen Standortalternative ist die angemeldete Regionalbeihilfe zur Verwirklichung der in Artikel 87 Absatz 3 EG-Vertrag genannten Ziele nicht notwendig.

(54) Andere Ziele der Beihilfe wie die Förderung von Umweltschutz- und Innovationsmaßnahmen, die die italienische Regierung beiläufig erwähnt, wurden nicht weiter ausgeführt, obwohl die Kommission Einzelheiten dazu angefordert hatte. Die Kommission hat daher nicht feststellen können, ob gegebenenfalls eine Innovations- oder eine Umweltschutzbeihilfe vorliegt.

V. **BESCHLUSS**

(55) Die Regionalbeihilfe, die die italienische Regierung zugunsten des Fiat-Werks Rivalta gewähren will, ist zur Verwirklichung der in Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) genannten Ziele-Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete — nicht notwendig. Sie ist daher mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar.

(56) Aus den gleichen Gründen hat die Kommission am 22. Dezember 1999 eine Entscheidung erlassen, mit der die Beihilfe C 9/99 zugunsten des Fiat-Werks Mirafiori Meccanica untersagt wird —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die staatliche Beihilfe, die Italien dem Unternehmen Fiat Auto SpA für sein Werk Rivalta (Gemeinde Turin) gewähren will, ist mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar.

Aus diesem Grunde darf die Beihilfe nicht gewährt werden.

Artikel 2

Italien teilt der Kommission binnen zwei Monaten nach Bekanntgabe dieser Entscheidung mit, welche Maßnahmen es getroffen hat, um dieser Entscheidung nachzukommen.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 15. Februar 2000

Für die Kommission

Mario MONTI

Mitglied der Kommission