II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 15ης Φεβρουαρίου 2000

σχετικά με την κρατική ενίσχυση την οποία η Ιταλία προτίθεται να θέσει σε εφαρμογή υπέρ της Fiat Auto SpA, στο εργοστάσιό της Rivalta (Torino)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2000) 487]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2000/337/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα [1] και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Η Ιταλία, μεταξύ Οκτωβρίου και Δεκεμβρίου 1997, κοινοποίησε στην Επιτροπή, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης, έξι σχέδια κρατικών ενισχύσεων υπέρ της επιχείρησης Fiat Auto SpA (στο εξής: «η Fiat»), μεταξύ των οποίων εκείνο (που καταχωρίστηκε με αριθ. Ν 834/97) που προορίζεται για επενδύσεις στο εργοστάσιο συναρμολόγησης αυτοκινήτων οχημάτων της Rivalta, Torino, στην περιοχή Piemonte (στο εξής: «η Fiat Rivalta»). Από τις ιταλικές αρχές ζητήθηκε η αποστολή συμπληρωματικών στοιχείων και παράλληλα απεστάλησαν στις εν λόγω αρχές πολυάριθμες επιστολές υπενθύμισης με σκοπό τη συγκέντρωση πληροφοριακών στοιχείων που είναι απαραίτητα για την έκδοση απόφασης εκ μέρους της Επιτροπής. Στις 23 Απριλίου 1998 πραγματοποιήθηκε συνεδρίαση παρουσία εκπροσώπων της ιταλικής κυβέρνησης για την αξιολόγηση των διαφόρων λεπτομερειών εξέτασης των εν λόγω υποθέσεων. Τελικά, οι ιταλικές αρχές, με επιστολή της 20ής Νοεμβρίου 1998, απάντησαν εν μέρει στα ερωτήματα της Επιτροπής.

(2) Στη συνέχεια, η Επιτροπή με επιστολή της 9ης Μαρτίου 1999, ενημέρωσε την Ιταλία για την απόφασή της, της 3ης Φεβρουαρίου 1999, να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης όσον αφορά τα εν λόγω σχέδια ενίσχυσης και επέβαλλε στην Ιταλία να της διαβιβάσει εντός προθεσμίας ενός μηνός όλα τα έγγραφα, στοιχεία και δεδομένα που είναι απαραίτητα για την εκτίμηση του συμβιβάσιμου των ενισχύσεων αυτών. Ελλείψει απάντησης, η Επιτροπή θα εξέδιδε απόφαση με βάση τα διαθέσιμα μόνον πληροφοριακά στοιχεία.

(3) Η απόφαση της Επιτροπής για κίνηση της διαδικασίας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [2]. Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους για την εν λόγω ενίσχυση. Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις για το θέμα αυτό εκ μέρους των ενδιαφερόμενων.

(4) Εκπρόσωποι της Επιτροπής μετέβησαν στο Mirafiori στις 24 Φεβρουαρίου 1999 προκειμένου να συζητήσουν, μεταξύ άλλων, την εν λόγω υπόθεση.

(5) Αφού ζήτησαν, στις 9 Απριλίου 1999, παράταση της προθεσμίας απάντησης, οι ιταλικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή, με επιστολή της 16ης Απριλίου 1999, τις πληροφορίες που θεώρησαν απαραίτητες για την ολοκλήρωση της εξέτασης της υπόθεσης.

[1] ΕΕ C 120 της 1.5.1999 και
ΕΕ C 288 της 9.10.1999, σ. 37.

[2] ΕΕ C 120 της 1.5.1999, σ. 6.

(6) Νέες αναλύσεις ενίσχυσαν τις επιφυλάξεις που εκφράστηκαν αρχικά από την Επιτροπή όσον αφορά την υπόθεση Fiat Rivalta, και ιδίως όσον αφορά την αναγκαιότητα της σχεδιασθείσας ενίσχυσης. Κατά συνέπεια, με επιστολή της 14ης Ιουνίου 1999, η Επιτροπή πληροφόρησε την Ιταλία για την απόφαση της 26ης Μαΐου 1999, που ήταν συμπληρωματική της κίνησης της διαδικασίας της 3ης Φεβρουαρίου 1999 και επέβαλε στην ιταλική κυβέρνηση να της διαβιβάσει εντός προθεσμίας ενός μηνός όλα τα έγγραφα, στοιχεία και δεδομένα που είναι απαραίτητα για την εκτίμηση του συμβιβάσιμου των ενισχύσεων αυτών. Ελλείψει απάντησης, η Επιτροπή θα εξέδιδε απόφαση με βάση τα διαθέσιμα μόνον πληροφοριακά στοιχεία.

(7) Η απόφαση της Επιτροπής που είναι συμπληρωματική στην κίνηση της διαδικασίας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [1]. Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους για την εν λόγω ενίσχυση. Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις για το θέμα αυτό εκ μέρους των ενδιαφερόμενων.

II. **ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ**

(8) Η κοινοποιηθείσα ενίσχυση επρόκειτο να χορηγηθεί στην Fiat, που ελέγχεται από την Fiat SpA. Ο όμιλος Fiat ασκεί δραστηριότητα στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας μέσω τριών εταιρειών: Fiat Auto για τα αυτοκίνητα οχήματα, IVECO για τα βιομηχανικά οχήματα και Magneti Marelli για τα ανταλλακτικά.

(9) Η Fiat διαθέτει εργοστάσια στην Ιταλία, Πολωνία, Τουρκία και Νότια Αμερική. Το 1998 η επιχείρηση πώλησε περίπου 2,4 εκατομμύρια αυτοκινήτων οχημάτων [2] μέσω των σημάτων Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia και Maserati, εκ των οποίων το 38 % στην Ιταλία, το 29 % στην υπόλοιπη Ευρώπη και το 33 % στον υπόλοιπο κόσμο.

(10) Η προβλεφθείσα επένδυση της Fiat πραγματοποιείται στη Rivalta, ενισχυόμενη περιοχή, δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, κατά την περίοδο μεταξύ Μαρτίου 1995 και 1999· το ανώτατο όριο περιφερειακής ενίσχυσης καθορίστηκε σε 10 % του καθαρού ισοδύναμου επιχορήγησης («ΚΙΕ») για τις μεγάλες επιχειρήσεις.

(11) Το 1997 το εργοστάσιο της Rivalta, που απασχολούσε περίπου 4 580 εργαζομένους παρήγαγε περίπου 85 000 αυτοκίνητα οχήματα.

(12) Σε γενικές γραμμές το σχέδιο αποσκοπούσε στους ακόλουθους στόχους:

— ανάπτυξη της ευκαμψίας του εργοστασίου με στόχο να επιτρέψει την παραγωγή μοντέλων Fiat Bravo/Brava και Marea, Lancia Nuova Dedra και Alfa Romeo 166,

— βελτίωση του εργοστασίου από εργονομικής απόψεως,

— αποτελεσματικότερη ισορροπία μεταξύ αυτοματισμού και χειρωνακτικής εργασίας στη διαδικασία παραγωγής,

— ενίσχυση της προστασίας του περιβάλλοντος,

— για τα μοντέλα Bravo/Brava και Marea, το να καταστεί η Fiat Rivalta ικανή να παράγει ποσότητες σε φάσεις αιχμής της ζήτησης που άλλα εργοστάσια του ομίλου δεν μπορούν να παράγουν.

(13) Οι επενδύσεις πρέπει να εξετασθούν στο πλαίσιο των εξαιρετικά στενών σχέσεων μεταξύ της Fiat Rivalta και της Fiat Mirafiori. Η διαδικασία παραγωγής και οι συμφωνίες οργάνωσης της εργασίας επιτρέπουν πράγματι στα δύο εργοστάσια να συντονίζουν την παραγωγή σύμφωνα με τις τεχνικές και εμπορικές απαιτήσεις. Κατά συνέπεια, από κοινού αποτελούν ένα εξαιρετικά ενοποιημένο σύνολο το οποίο η ίδια η Fiat ονομάζει «comprensorio di Rivalta-Mirafiori».

(14) Η έναρξη του προγράμματος και των επενδύσεων τοποθετείται το 1994. Οι δραστηριότητες «spending» ξεκίνησαν τον Σεπτέμβριο του 1994. Η έναρξη της παραγωγής «προ-σειράς» θα ξεκινούσε από την Fiat Rivalta κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του 1997.

(15) Προβλέπονται περιφερειακές ενισχύσεις ονομαστικού ποσού ύψους 46 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (24 εκατομμύρια ευρώ) στο πλαίσιο του ήδη εγκριθέντος καθεστώτος που προβλέπεται στο νόμο αριθ. 488/92. Η ένταση της ενίσχυσης αρχικά καθορίστηκε σε 4,2 %.

(16) Με την κίνηση της διαδικασίας, στις 3 Φεβρουαρίου 1999, η Επιτροπή εξέφρασε ποικίλες επιφυλάξεις σχετικά με το συμβιβάσιμο της σχεδιασθείσας ενίσχυσης, και ιδίως όσον αφορά την κινητικότητα του σχεδίου και την αναλογικότητα των κοινοποιηθεισών ενισχύσεων και, εξάλλου, ζήτησε από τις ιταλικές αρχές να της υποβάλλουν τα ακόλουθα πληροφοριακά στοιχεία:

i) μελέτη εγκατάστασης (ή αντίστοιχη) που θα πραγματοποιηθεί από την Fiat και θα αποδεικνύει σαφώς την κινητικότητα των επενδύσεων, ήτοι ότι το σχέδιο θα μπορούσε να ολοκληρωθεί με οικονομικά βιώσιμο τρόπο σε εναλλακτικό τόπο εγκατάστασης στην Κοινότητα ή σε χώρα της Κεντρικής ή Ανατολικής Ευρώπης·

ii) ανάλυση κόστους/οφέλους («ΑΚΟ») που θα πραγματοποιηθεί σε συνάρτηση με την προαναφερθείσα μελέτη και θα περιλαμβάνει το κόστος εκμετάλλευσης και επένδυσης του σχεδίου·

iii) την εξέλιξη της παραγωγικής ικανότητας της Fiat Rivalta.

(17) Στη συνέχεια, απέρρευσε ότι η Fiat Rivalta μέχρι τον Μάρτιο του 1995 δεν ήταν εγκατεστημένη σε ενισχυόμενη περιοχή. Το σχέδιο ξεκίνησε το 1994 και προηγήθηκαν μελέτες σκοπιμότητας, χώρου εγκατάστασης κ.λπ. που προφανώς διεξάχθηκαν το 1993. Πάντως, a priori, η απόφαση να πραγματοποιηθούν επενδύσεις στην Rivalta πρέπει να λήφθηκε το 1993/94, εποχή που το εργοστάσιο δεν ήταν εγκατεστημένο σε ενισχυόμενη περιοχή. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή, στη συμπληρωματική της απόφαση στην κίνηση της διαδικασίας εξέφρασε σοβαρές επιφυλάξεις σχετικά με το γεγονός ότι ο επενδυτής έπρεπε να λάβει υπόψη τη δυνατότητα χορήγησης περιφερειακών ενισχύσεων για τη χρηματοδότηση του σχεδίου. Στην περίπτωση αυτή η ενίσχυση δεν θα ήταν απαραίτητη για την πραγματοποίηση των εν λόγω επενδύσεων στην Fiat Rivalta.

[1] ΕΕ C 288 της 9.10.1999, σ. 37.
[2] Πηγή: «Fiat, δεδομένα και αριθμητικά στοιχεία 1999».

(18) Εξάλλου, τόσο στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας όσο και στη συμπληρωματική απόφαση, η Επιτροπή επέβαλε στην Ιταλία να της κοινοποιήσει εντός προθεσμίας ενός μηνός όλα τα απαραίτητα στοιχεία για την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου των εν λόγω ενισχύσεων. Ελλείψει απάντησης, η Επιτροπή θα εξέδιδε απόφαση με βάση τα διαθέσιμα μόνον πληροφοριακά στοιχεία.

III. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

(19) Οι ιταλικές αρχές, αφού ζήτησαν στις 9 Απριλίου 1999 συμπληρωματική προθεσμία για να οριστικοποιήσουν την απάντησή τους όσον αφορά την κίνηση της διαδικασίας της 3ης Φεβρουαρίου 1999, διαβίβασαν στην Επιτροπή, με επιστολή της 16ης Απριλίου 1999, τα στοιχεία που έκριναν απαραίτητα για να ολοκληρωθεί η εξέταση της υπόθεσης.

(20) Πρώτον, η ιταλική κυβέρνηση εξήγησε ότι το κινητό τμήμα του σχεδίου αφορούσε την ημερήσια παραγωγή 200 αυτοκινήτων οχημάτων Marea και 200 αυτοκινήτων οχημάτων Bravo-Brava. Εναλλακτικά, τα αυτοκίνητα οχήματα θα μπορούσαν να κατασκευασθούν στην Πολωνία στα υπάρχοντα εργοστάσια Tichy ή Biesko-Biala. Η εναλλακτική αυτή λύση θα μπορούσε να έχει ορισμένα πλεονεκτήματα, περιλαμβανομένης της προσφοράς χαμηλότερου κόστους εργατικού δυναμικού με παράλληλη εγγύηση υψηλού επιπέδου ποιότητας, περιορισμένη επένδυση και μεταφορά της παραγωγής των κατηγοριών C και D του ομίλου Fiat πλησιέστερα σε ορισμένες αγορές της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης και, τέλος, να επιτρέψει την ανάπτυξη ενός δικτύου τοπικών προμηθευτών, πράγμα που αποτελεί σημαντικό στόχο της Fiat.

(21) Δεύτερον, οι ιταλικές αρχές εκπόνησαν μια ΑΚΟ με την οποία συγκρίνεται το κόστος των σχεδίων στην Fiat Rivalta και στην Πολωνία βάσει της κινητικότητας που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 20. Οι επενδύσεις, που ανέρχονται σε συνολικό ποσό ύψους 689 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών (περίπου 356 εκατομμύρια ευρώ), προβλέπονται σύμφωνα με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

(σε δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Σύνολο
Κινητές επενδύσεις	11	43	115	76	49			294
Μη κινητές επενδύσεις	10	55	190	52	34	33	21	395
Σύνολο	21	98	305	128	83	33	21	689

(22) Το καθαρό μειονέκτημα για το ιταλικό εργοστάσιο που οφείλεται κυρίως σε υψηλό κόστος του εργατικού δυναμικού και των επενδύσεων, θα ήταν περίπου 65 %, ενώ η ένταση της ενίσχυσης θα ανερχόταν περίπου σε 4,7 %.

(23) Οι σχεδιασθείσες περιφερειακές ενισχύσεις δεν αντισταθμίζουν το επιπλέον κόστος της τοποθέτησης των επενδύσεων στην Fiat Rivalta, αλλά αναμφίβολα επιδρούν ως κίνητρα για την τελική απόφαση.

(24) Τρίτον, η ιταλική κυβέρνηση διευκρινίζει ότι η παραγωγική ικανότητα, που αρχικά ανερχόταν σε 1 400 αυτοκίνητα οχήματα την ημέρα, μειώθηκε από το 1997. Πάντως, δεν υποβλήθηκε κανένα συγκεκριμένο στοιχείο σχετικά με το μέγεθος της μείωσης αυτής.

(25) Τέταρτον, η Ιταλία κατά κανόνα παρουσιάζει τους ειδικούς όρους εφαρμογής του νόμου αριθ. 488/92, ιδίως σχετικά με την αναδρομική ισχύ που αφορά το επιλέξιμο των επενδύσεων.

(26) Απαντώντας στη συμπληρωματική απόφαση της κίνησης της διαδικασίας που εκδόθηκε από την Επιτροπή στις 26 Μαΐου 1999, η Ιταλία, στις 20 Ιουλίου 1999, έστειλε επιστολή όπου περιγράφει λεπτομερώς δύο βασικά στοιχεία: από τη μια πλευρά, τη διαδικασία έγκρισης του νέου καθεστώτος ενισχύσεων και τη σύνδεσή του με την εφαρμογή των εν λόγω ενισχύσεων και, από την άλλη πλευρά, την τήρηση των τυπικών κριτηρίων της αίτησης για τη χορήγηση της ενίσχυσης.

IV. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(27) Η κοινοποιηθείσα ενίσχυση υπέρ του εργοστασίου Fiat Auto είναι κρατική ενίσχυση δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης. Πράγματι, η ενίσχυση αυτή πρόκειται να χρηματοδοτηθεί από το κράτος ή μέσω κρατικών πόρων. Επιπλέον, εφόσον η ενίσχυση αυτή καλύπτει σημαντικό τμήμα της χρηματοδότησης του σχεδίου, υπάρχει κίνδυνος στρέβλωσης του ανταγωνισμού στην Κοινότητα, δεδομένου ότι η Fiat Auto θα περιέλθει σε πλεονεκτική θέση έναντι των άλλων επιχειρήσεων που δεν λαμβάνουν ενισχύσεις. Τέλος, η αγορά αυτοκινήτων οχημάτων χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερα υψηλές εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

(28) Οι εν λόγω ενισχύσεις προορίζονται για μία επιχείρηση που ασκεί την επιχειρηματική της δραστηριότητα στον τομέα της παραγωγής και συναρμολόγησης αυτοκινήτων οχημάτων και κατά συνέπεια το σχέδιο ενίσχυσης πρέπει να εξετασθεί βάσει του κοινοτικού πλαισίου κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας [1] (στο εξής: «το σχετικό κοινοτικό πλαίσιο»).

(29) Οι προβλεφθείσες ενισχύσεις, που κοινοποιήθηκαν στις 3 Δεκεμβρίου 1997, πρόκειται να χορηγηθούν βάσει του καθεστώτος που εγκρίθηκε ήδη από το νόμο αριθ. 488/92. Το σχετικό κοινοτικό πλαίσιο διευκρινίζει ότι όλες οι ενισχύσεις τις οποίες σχεδιάζουν να χορηγήσουν οι δημόσιες αρχές σε ένα μεμονωμένο σχέδιο, στο πλαίσιο ενός εγκεκριμένου καθεστώτος ενισχύσεων υπέρ μιας επιχείρησης που ασκεί δραστηριότητες στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, πρέπει να κοινοποιηθούν πριν από τη χορήγησή τους, βάσει των πράξεων του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης, εφόσον υπερκαλύπτεται τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα όρια:

[1] ΕΕ C 279 της 15.9.1997, σ. 1.

i) συνολικό κόστος του σχεδίου: 50 εκατομμύρια ευρώ, ή

ii) συνολικό ακαθάριστο ποσό των κρατικών ενισχύσεων και των ενισχύσεων που προέρχονται από κοινοτικά μέσα για το σχέδιο: 5 εκατομμύρια ευρώ.

(30) Το συνολικό κόστος του σχεδίου και το ποσό της ενίσχυσης υπερβαίνουν τα κοινοποιηθέντα όρια. Κατά συνέπεια, κοινοποιώντας τις σχεδιασθείσες ενισχύσεις για την Fiat Rivalta, οι ιταλικές αρχές συμμορφώθηκαν με την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει των διατάξεων του άρθρου 88, παράγραφος 3 της συνθήκης.

(31) Το άρθρο 87 παράγραφος 2 προσδιορίζει ορισμένα είδη ενισχύσεων συμβάσιμα με τη συνθήκη. Λόγω του χαρακτήρα και του σκοπού της ενίσχυσης, καθώς και της γεωγραφικής τοποθεσίας των επενδύσεων, τα στοιχεία α), β) και γ) της προαναφερθείσας διάταξης δεν εφαρμόζονται στο σχέδιο αυτό. Το άρθρο 87 παράγραφος 3 απαριθμεί τις ενισχύσεις που δύνανται, κατά παρέκκλιση, να θεωρηθούν ως συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά. Το συμβιβάσιμο πρέπει να εκτιμάται στο πλαίσιο ολόκληρης της Κοινότητας και όχι σε αμιγώς εθνικό πλαίσιο. Οι εν λόγω εξαιρέσεις πρέπει να ερμηνεύονται αυστηρά, προκειμένου να διαφυλαχθεί η ομαλή λειτουργία της κοινής αγοράς και να τηρηθεί η αρχή που προβλέπεται στο άρθρο 3 στοιχείο ζ) της συνθήκης. Όσον αφορά τις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχεία β) και δ), είναι προφανές ότι η εν λόγω ενίσχυση δεν προορίζεται για σχέδιο κοινού συμφέροντος ούτε για σχέδιο που αποσκοπεί στην άρση σοβαρής διαταραχής της ιταλικής οικονομίας· δεν αφορά επίσης την προώθηση του πολιτισμού ούτε τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς. Σχετικά με τις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ), μόνον το στοιχείο γ) θα μπορούσε να τύχει εφαρμογής εφόσον η περιοχή Rivalta είναι ενισχυόμενη δυνάμει της εν λόγω διάταξης και δεν υπήρξε ποτέ ενισχυόμενη δυνάμει του στοιχείου α).

(32) Κατά τη λήψη της απόφασής της σχετικά με το συμβιβάσιμο των προβλεπόμενων περιφερειακών ενισχύσεων δυνάμει της παρέκκλισης που προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, η Επιτροπή οφείλει να ελέγξει εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις που ορίζονται στο σχετικό κοινοτικό πλαίσιο.

(33) Πάντως, βάσει του εν λόγω πλαισίου, η Επιτροπή προβλέπει ότι σε όλες τις περιπτώσεις η ενίσχυση πρέπει να αντιστοιχεί με τη σοβαρότητα των προβλημάτων προς επίλυση και να είναι αναγκαία για την υλοποίηση του σχεδίου. Η ταυτόχρονη τήρηση των δύο αυτών κριτηρίων αναλογικότητας και αναγκαιότητας ([1]) είναι απαραίτητη εφόσον η Επιτροπή πρόκειται να εγκρίνει μια κρατική ενίσχυση στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

(34) Παρότι, κατά κανόνα, η αναλογικότητα των ενισχύσεων αξιολογείται σύμφωνα με μια ΑΚΟ, στη συγκεκριμένη περίπτωση η Επιτροπή θα περιορίσει την εξέταση αποκλειστικά στην τήρηση του κριτηρίου της αναγκαιότητας.

(35) Η Επιτροπή, στην κίνηση της διαδικασίας, έλαβε υπόψη τις ειδικές περιστάσεις στη Γαλλία που οδήγησαν στην έγκριση του καθεστώτος που προβλέπεται στο νόμο αριθ. 488/92. Όπως και στις αποφάσεις της 18ης Νοεμβρίου 1997 ([2]), της 7ης Απριλίου 1998 ([3]) και 30ής Σεπτεμβρίου 1998 ([4]), η Επιτροπή επιβεβαίωσε ότι οι πολύ ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούσαν κατα τη θέση σε εφαρμογή του νόμου αριθ. 488/92 δύνανται, κατ' εξαίρεση, να εξηγήσουν το χρονικό διάστημα που μεσολάβησε μεταξύ της έναρξης του σχεδίου, της έναρξης της παραγωγής των σειρών αυτοκινήτων οχημάτων που αποτελούν αντικείμενο του σχεδίου, της αίτησης για χορήγηση ενίσχυσης του 1996 και της κοινοποίησης του Δεκεμβρίου 1997. Πάντως, η εξέταση της αναγκαιότητας της ενίσχυσης όσον αφορά την επιλογή της Rivalta ως τόπου εγκατάστασης του σχεδίου δεν μπορεί να περιορισθεί στην τελευταία αυτή ανάλυση· η Επιτροπή οφείλει να ελέγξει τα ακόλουθα συμπληρωματικά στοιχεία:

i) το κατά πόσον η περιφερειακή ενίσχυση λήφθηκε υπόψη για την χρηματοοικονομική ανάλυση του σχεδίου, καθώς επίσης η μελέτη της θέσης του τόπου εγκατάστασης για την επιλογή της Rivalta και

ii) την πραγματική κινητικότητα του σχεδίου.

(36) Εξάλλου, για καθένα από τα σημεία αυτά, η Επιτροπή πρέπει να ελέγξει εάν τα αποδεικτικά στοιχεία που υποβλήθηκαν από την Ιταλία προς υποστήριξη των ισχυρισμών της είναι επαρκή στο πλαίσιο μιας περιοριστικής ερμηνείας των παρεκκλίσεων που προβλέπονται στις διατάξεις του άρθρου 87 παράγραφος 3 της συνθήκης και λαμβανομένων υπόψη των αιτημάτων της Επιτροπής της 3ης Φεβρουαρίου και της 26ης Μαΐου 1999.

(37) Επίσης, η επιστολή των ιταλικών αρχών της 16ης Απριλίου 1999 επαναλαμβάνει ότι οι επενδύσεις ξεκίνησαν στις 31 Μαΐου 1994. Εξάλλου, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει η Επιτροπή, απορρέει ότι η δραστηριότητα «spending» ξεκίνησε τον Σεπτέμβριο του 1994 και η παραγωγή των μοντέλων Bravo-Brava και Marea (τα μόνα αυτοκίνητα οχήματα που επηρεάζονται από την εικαζόμενη κινητικότητα και κατά συνέπεια τα μόνα για τα οποία θα μπορούσαν να χορηγηθούν περιφερειακές ενισχύσεις) ξεκίνησε, αντίστοιχα, το 1995 και το 1996.

(38) Στην επιστολή των ιταλικών αρχών της 20ής Ιουλίου 1999 διευκρινίζεται ότι τα μηχανήματα παραγγέλθηκαν τον Μάρτιο/Απρίλιο του 1994 και οι πρώτες παραδόσεις πραγματοποιήθηκαν στο δεύτερο εξάμηνο του 1994. Εξάλλου, επιβεβαιώθηκε ότι η μελέτη του τόπου εγκατάστασης που οδήγησε τη Fiat να επιλέξει τη Rivalta διεξάχθηκε το 1993 και το 1994.

(39) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η Fiat Rivalta δεν ήταν εγκατεστημένη σε ενισχυόμενη περιοχή μέχρι τον Μάρτιο του 1995, ημερομηνία κατά την οποία η Rivalta χαρακτηρίστηκε ως ενισχυόμενη περιοχή βάσει των διατάξεων του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης. Εξάλλου, όπως επιβεβαιώθηκε στην επιστολή της 20ής Ιουλίου 1999, η Ιταλία υπέβαλε την πρώτη πρόταση για τον καθορισμό περιοχών ως ενισχυόμενων βάσει του εν λόγω κανόνα, μόνον τον Σεπτέμβριο του 1994.

(40) Κατά συνέπεια, η απόφαση σχετικά με την εν λόγω επένδυση εκδόθηκε σε μια ημερομηνία κατά την οποία η Fiat Rivalta δεν αποτελούσε ενισχυόμενη περιοχή.

([1]) Βλέπε απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 17ης Σεπτεμβρίου 1980, υπόθεση 730/79, Philip Morris, Συλλογή, σ. 2671, σημείο 17 της αιτιολογικής έκθεσης.

([2]) ΕΕ C 70 της 6.3.1998, σ. 7.
([3]) ΕΕ C 240 της 31.7.1998, σ. 3.
([4]) ΕΕ C 409 της 30.12.1998, σ. 7 και ΕΕ C 384 της 12.12.1998, σ. 20.

(41) Η εκτίμηση αυτή δεν μπορεί να τροποποιηθεί ούτε από το γεγονός ότι η Fiat Rivalta είναι εγκατεστημένη σε περιοχή του στόχου 2, ούτε από την πιθανότητα μεταφοράς των μηχανημάτων από ένα εργοστάσιο σε άλλο κατά τη διάρκεια των πρώτων σταδίων του σχεδίου.

(42) Η έναρξη της παραγωγής σε σειρές των μοντέλων Bravo/Brava στη Rivalta, που πραγματοποιήθηκε το 1995 σύμφωνα με τις ημερομηνίες που υποβλήθηκαν εκ μέρους της ιταλικής κυβέρνησης, επιβεβαιώνει εξάλλου ότι οι απαραίτητες επενδύσεις κατά μεγάλο μέρος είχαν πραγματοποιηθεί μέχρι το 1995, πριν από την απόφαση για τον χαρακτηρισμό της περιοχής ως ενισχυόμενης.

(43) Συνεπώς, υπάρχουν σοβαρές επιφυλάξεις σχετικά με το ότι η Fiat έλαβε πράγματι υπόψη για τη χρηματοδότηση του σχεδίου της στη Rivalta τη δυνατότητα χορήγησης περιφερειακής ενίσχυσης. Οι ιταλικές αρχές δεν υπέβαλαν κανένα στοιχείο που θα επέτρεπε στην Επιτροπή να άρει τις επιφυλάξεις αυτές.

(44) Ακόμη και αν δεχθούμε ότι η επιχείρηση περιέλαβε στους υπολογισμούς της τη δυνατότητα της χορήγησης μιας περιφερειακής ενίσχυσης, συγχρόνως δεχόταν σαφώς την πιθανότητα να μην της χορηγηθεί η εν λόγω ενίσχυση, εφόσον το σχετικό κοινοτικό πλαίσιο προέβλεπε προηγούμενη έγκριση μέσω απόφασης της Επιτροπής.

(45) Εξάλλου, όταν η Fiat αποφάσισε να πραγματοποιήσει την επένδυση και κατά συνέπεια έλαβε υπόψη τη δυνατότητα της χορήγησης μιας κρατικής ενίσχυσης για τη χρηματοδότηση του σχεδίου Fiat Rivalta, η πρακτική της Επιτροπής απαιτούσε μια ΑΚΟ βάσει σύγκρισης μεταξύ της περιφερειακής εγκατάστασης και ενός εναλλακτικού τόπου εγκατάστασης σε μη ενισχυόμενη περιοχή της Κοινότητας, στην οποία η Fiat θα είχε κάθε λόγο να πραγματοποιήσει την επένδυση αυτή. Και οι ιταλικές αρχές και η Fiat γνώριζαν κατά την εποχή εκείνη την εν λόγω πρακτική, οποία στην πραγματικότητα είχε ήδη εφαρμοσθεί στην υπόθεση της Fiat Mezzogiorno [1]. Η Επιτροπή δεν διαθέτει πληροφορίες σχετικά με την επιλογή του τόπου εγκατάστασης αναφοράς, αλλά η πιθανότερη εναλλακτική λύση θα ήταν ένας τόπος εγκατάστασης στην κεντρική/βόρεια Ιταλία. Από την εμπειρία της Επιτροπής απορρέει ότι μια ΑΚΟ βάσει της υπόθεσης αυτής θα είχε καταστήσει δυσχερές, αν όχι αδύνατον, το να προσδιορισθούν μειονεκτήματα για την Fiat Rivalta και κατά συνέπεια να εγκριθεί η χορήγηση περιφερειακής ενίσχυσης. Ακόμη και στην περίπτωση αυτή οι ιταλικές αρχές δεν απέδειξαν ότι η Fiat, στην απόφασή της να πραγματοποιήσει την επένδυση στην Fiat Rivalta, είχε πράγματι λάβει υπόψη την πιθανότητα χορήγησης μιας περιφερειακής ενίσχυσης.

(46) Η Επιτροπή θα ήθελε να καταστήσει απολύτως σαιρές ότι η χρησιμοποίηση ενός εναλλακτικού τόπου εγκατάστασης στην Πολωνία (Biesko-Biala ή Tichy), όπως υποδεικνύει η Ιταλία στη συγκεκριμένη περίπτωση, έγινε δυνατή μόνο μετά την έναρξη εφαρμογής του σχετικού κοινοτικού πλαισίου του Ιανουαρίου 1998, ήτοι τέσσερα έτη μετά την απόφαση επένδυσης της Fiat.

(47) Τέλος, σύμφωνα με την Επιτροπή, ένα κράτος μέλος και, a fortiori, μια επιχείρηση δεν μπορούν ευλόγως να υπολογίσουν στη δυνατότητα του χαρακτηρισμού μιας συγκεκριμένης περιοχής ως ενισχυόμενης περιοχής δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, εφόσον η Επιτροπή δεν έχει ακόμη εκδώσει απόφαση προς την κατεύθυνση αυτή.

(48) Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ιταλική κυβέρνηση δεν απέδειξε ότι η Fiat έλαβε πράγματι υπόψη στους υπολογισμούς της τη δυνατότητα χορήγησης μιας περιφερειακής ενίσχυσης ως απαραίτητο κριτήριο για την επιλογή της Rivalta ως τόπο εγκατάστασης. Κατά συνέπεια, η κοινοποιηθείσα περιφερειακή ενίσχυση δεν είναι απαραίτητη για την επίτευξη του στόχου που προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 87 παράγραφος 3 της συνθήκης.

(49) Κατά δεύτερο λόγο, βάσει του σχετικού κοινοτικού πλαισίου, για να αποδειχθεί η αναγκαιότητα μιας περιφερειακής ενίσχυσης, η αποδέκτρια της ενίσχυσης επιχείρηση οφείλει να αποδείξει σαφώς ότι κατέχει οικονομικά αξιόπιστη εναλλακτική λύση για την επιλογή τόπου εγκατάστασης του σχεδίου της ή επί μέρους τμημάτων του εν λόγω σχεδίου. Εάν πράγματι, στο πλαίσιο του ομίλου, καμία άλλη βιομηχανική εγκατάσταση, νέα ή προϋπάρχουσα, δεν θα μπορούσε να είναι κατάλληλη για την εν λόγω επένδυση, η επιχείρηση θα ήταν υποχρεωμένη να υλοποιήσει το σχέδιό της στη μοναδική δυνατή βιομηχανική εγκατάσταση, ακόμη και χωρίς ενισχύσεις. Αυτή τη στιγμή, με το ισχύον κοινοτικό πλαίσιο, η μελέτη κινητικότητας είναι πολύ σημαντικότερη από ό,τι στο παρελθόν. Κατά την άποψη της Επιτροπής, δεν πρόκειται πλέον για την αναγνώριση μιας θεωρητικής κινητικότητας, αλλά για τη διασφάλιση ότι ο επενδυτής έχει συγχρόνως τη δυνατότητα και την πρόθεση να επιλέξει θέση βιομηχανικής εγκατάστασης για την υλοποίηση του σχεδίου του σε εναλλακτικό χώρο βιομηχανικής εγκατάστασης, εφόσον δεν είναι δυνατόν να λάβει περιφερειακές ενισχύσεις.

(50) Παρά τα αιτήματα της Επιτροπής, οι πληροφορίες που υποβλήθηκαν εκ μέρους της Ιταλίας σχετικά με το θέμα αυτό παραμένουν ελλιπείς. Δόθηκε στην Επιτροπή μόνον μια εξαιρετικά σύντομη εξήγηση όπου αναφέρεται ότι η επιλογή της Fiat έγινε μεταξύ των πολωνικών βιομηχανικών εγκαταστάσεων και του κέντρου Rivalta/Mirafiori και υποστηρίζεται ότι η λύση της Πολωνίας θα είχε προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα σχετικά με την Ιταλία, ιδίως όσον αφορά τη δαπάνη του εργατικού δυναμικού.

(51) Η Επιτροπή θεωρεί ότι κατά τη στιγμή της απόφασης για την πραγματοποίηση της επένδυσης, περίπου το 1993/94, η πραγματική δυνατότητα υλοποίησης του σχεδίου σε βιομηχανική εγκατάσταση στην Πολωνία δεν ήταν τόσο προφανής όσο υποστηρίζεται αυτή τη στιγμή εκ μέρους των ιταλικών αρχών. Παραδείγματος χάρη, ο βιομηχανικός κίνδυνος δεν ήταν ασήμαντος σε μια εποχή που η Fiat Auto Polonia ήταν σε πλήρη αναδιοργάνωση. Τα δίκτυα των τοπικών προμηθευτών ανταλλακτικών δεν ήταν τόσο ανεπτυγμένα όσο είναι σήμερα και δεν ήταν βέβαιο ότι η εγκατάσταση προμηθευτών θα μπορούσε να γίνει επιτυχώς. Εξάλλου, στην ανάλυση της κινητικότητας του σχεδίου, οι ιταλικές αρχές αγνοούν τα σημαντικά πλεονεκτήματα που συνδέονται με την ευκαμψία, που αποτελεί έναν από τους στρατηγικούς στόχους της Fiat, τα οποία απορρέουν από τη σύσταση και διατήρηση του κέντρου Rivalta/Mirafiori.

[1] ΕΕ C 37 της 11.2.1993, σ. 15.

(52) Η ιταλική κυβέρνηση υπέβαλε στην Επιτροπή μόνον αποσπασματικά στοιχεία σχετικά με τη δυνατότητα παραγωγής 200 αυτοκινήτων οχημάτων Bravo/Brava και 200 Marea στο Biesko-Biala ή Tichy υπό άριστες συνθήκες και στην πράξη δεν παρείχε καμία πληροφορία όσον αφορά την πραγματική πρόθεση της Fiat να μετατοπίσει την εν λόγω επένδυση στην Πολωνία.

(53) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ιταλία δεν απέδειξε την κινητικότητα του σχεδίου. Ελλείψει αξιόπιστης εναλλακτικής βιομηχανικής εγκατάστασης, η κοινοποιηθείσα περιφερειακή ενίσχυση δεν είναι απαραίτητη για την επίτευξη των στόχων που προβλέπονται στις διατάξεις του άρθρου 87 παράγραφος 3 της συνθήκης.

(54) Άλλοι στόχοι της ενίσχυσης, που αναφέρθηκαν παρεμπιπτόντως εκ μέρους της ιταλικής κυβέρνησης, μεταξύ των οποίων η προστασία του περιβάλλοντος και η καινοτομία, ουδέποτε απετέλεσαν αντικείμενο λεπτομερών εξηγήσεων, παρά τα αιτήματα της Επιτροπής για την υποβολή πληροφοριακών στοιχείων. Συνεπώς, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να εξετάσει την ύπαρξη ενισχύσεων που αφορούν ενδεχόμενα μέτρα καινοτομίας ή προστασίας του περιβάλλοντος.

V. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(55) Η σχεδιασθείσα περιφερειακή ενίσχυση εκ μέρους των ιταλικών αρχών υπέρ της Fiat Rivalta δεν είναι απαραίτητη για την επίτευξη των στόχων που προβλέπονται στις διατάξεις του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, ήτοι για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή ορισμένων οικονομικών περιοχών. Κατά συνέπεια, η εν λόγω ενίσχυση είναι ασυμβίβαστη προς την κοινή αγορά.

(56) Βάσει αντίστοιχων λόγων, στις 22 Δεκεμβρίου 1999, η Επιτροπή εξέδωσε τελική αρνητική απόφαση σχετικά με την ενίσχυση (C 9/99) υπέρ της Fiat Mirafiori Meccanica,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση που η Ιταλική Δημοκρατία προτίθεται να θέσει σε εφαρμογή υπέρ της Fiat Auto SpA, εργοστάσιο Rivalta (Torino), είναι ασυμβίβαστη προς την κοινή αγορά.

Συνεπώς, δεν επιτρέπεται η θέση σε εφαρμογή της ενίσχυσης αυτής.

Άρθρο 2

Η Ιταλική Δημοκρατία ενημερώνει την Επιτροπή, εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που έλαβε για την εφαρμογή της.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 15 Φεβρουαρίου 2000.

Για την Επιτροπή

Mario MONTI

Μέλος της Επιτροπής