II

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

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE
van 15 februari 2000
betreffende de overheidssteun die Italië voornemens is te verlenen aan Fiat Auto SpA voor haar fabriek te Rivalta (Turijn)

(kennisgeving geschied onder nummer C(2000) 487)

(Slechts de tekst in de Italiaanse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2000/337/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

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

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

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

Overwegende hetgeen volgt:

I. PROCEDURE

(1) Tussen oktober en december 1997 heeft Italië, overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het Verdrag, bij de Commissie zes steunvoornemens ten behoeve van Fiat Auto SpA (hierna: „Fiat") aangemeld, waaronder ook de steun voor de assemblagefabriek in Rivalta (Turijn — regio Piemonte) (hierna: „Fiat Rivalta") die werd ingeschreven onder nummer N 834/97. De Commissie heeft de Italiaanse autoriteiten meerdere vragen om aanvullende inlichtingen doen toekomen, alsmede diverse herinneringsbrieven om de informatie te verkrijgen die zij nodig had om een beschikking te kunnen geven. Op 23 april 1998 vond een bijeenkomst plaats met vertegenwoordigers van de Italiaanse regering om de diverse aspecten van het onderzoek van deze zaken nader te bespreken. Ten slotte werd bij schrijven van 20 november 1998 gedeeltelijk geantwoord op de door de Commissie gestelde vragen.

(2) Bij schrijven van 9 maart 1999 heeft de Commissie Italië dan ook in kennis gesteld van haar besluit van 3 februari 1999 om de procedure van artikel 88, lid 2, van het Verdrag in te leiden ten aanzien van het betrokken steunvoornemen. Tevens gelastte zij Italië haar binnen één maand alle bescheiden, inlichtingen en gegevens te verstrekken die noodzakelijk waren om de verenigbaarheid van de steunmaatregel te beoordelen. Anders zou de Commissie een beschikking geven op basis van de elementen waarover zij beschikte.

(3) Het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure is in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* [2] bekendgemaakt. De Commissie heeft de belanghebbenden uitgenodigd hun opmerkingen over de betrokken steun te maken. Er werden in dit verband geen opmerkingen ontvangen.

(4) De diensten van de Commissie hebben zich op 24 februari 1999 naar Mirafiori begeven om er onder meer dit project te bespreken.

(5) Nadat de Italiaanse autoriteiten op 9 april 1999 om een aanvullende antwoordtermijn hadden verzocht, hebben zij de Commissie bij schrijven van 16 april 1999 de inlichtingen verstrekt die zij nodig achtten om het onderzoek van de zes zaken te beëindigen.

[1] PB C 120 van 1.5.1999 en
PB C 288 van 9.10.1999, blz. 37.

[2] PB C 120 van 1.5.1999, blz. 6.

(6) Nieuw onderzoek heeft de initiële twijfel van de Commissie ten aanzien van de zaak-Fiat Rivalta versterkt, met name wat betreft de noodzaak van de voorgenomen steun. Bij schrijven van 14 juni 1999 heeft de Commissie Italië dan ook in kennis gesteld van haar beschikking van 26 mei 1999, aansluitend op de inleiding van de procedure op 3 februari 1999, en heeft zij de Italiaanse regering gelast binnen één maand alle bescheiden, inlichtingen en gegevens te verstrekken die noodzakelijk zijn om de verenigbaarheid van de steunmaatregel te beoordelen. Anders zou de Commissie een beschikking geven op basis van de elementen waarover zij beschikte.

(7) De beschikking van de Commissie in aanvulling op haar besluit tot inleiding van de procedure werd bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* [1]. De Commissie heeft de belanghebbenden uitgenodigd hun opmerkingen over de betrokken steun te maken. Er werden in dit verband geen opmerkingen ontvangen.

II. **GEDETAILLEERDE BESCHRIJVING VAN DE STEUNMAATREGEL**

(8) De steun zou bestemd zijn voor Fiat, die onder de zeggenschap staat van Fiat SpA. Het Fiat-concern is actief in de automobielindustrie via drie ondernemingen: Fiat Auto (personenauto's), IVECO (bedrijfsvoertuigen) en Magneti Marelli (onderdelen).

(9) Fiat heeft vestigingen in onder meer Italië, Polen, Turkije en Zuid-Amerika. In 1998 produceerde Fiat 2,4 miljoen automobielen [2], onder de volgende merknamen: Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia en Maserati, waarvan 38 % in Italië, 29 % in de rest van Europa en 33 % elders ter wereld.

(10) De voorgenomen investering van Fiat zou plaatsvinden te Rivalta, in een zone die in de periode maart 1995-1999 een steungebied ex artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag was. Het regionaal plafond was er voor grote ondernemingen vastgesteld op 10 % nettosubsidie-equivalent (NSE).

(11) In 1997 had de fabriek te Rivalta 4 580 werknemers in dienst en produceerde zij circa 85 000 auto's.

(12) In het algemeen waren de doelstellingen van het project de volgende:

— de flexibiliteit van de fabriek uitbouwen om de productie mogelijk te maken van de modellen Fiat Bravo/Brava en Marea, Lancia Nuova Dedra en Alfa Romeo 166;

— de situatie in de fabriek verbeteren vanuit ergonomisch oogpunt;

— in het productieproces streven naar een doeltreffender evenwicht tussen automatisering en handenarbeid;

— de milieubescherming verbeteren;

— wat de modellen Bravo/Brava en Marea betreft, Fiat Rivalta in staat stellen het hoofd te bieden aan productiepieken die andere fabrieken van het concern niet kunnen verwerken.

(13) De investeringen moeten worden bezien in het kader van de zeer nauwe banden tussen Fiat Rivalta en Fiat Mirafiori. Dankzij de fabricageprocessen en overeenkomsten inzake werkorganisatie kunnen beide fabrieken de productie coördineren op basis van technische en commerciële behoeften. Zij vormen dus één sterk geïntegreerde eenheid die Fiat zelf „comprensorio di Rivalta-Mirafiori" (zone-Rivalta-Mirafiori) noemt.

(14) Het begin van het programma en de investeringen gaat terug tot 1994. De spending-activiteiten begonnen in september 1994. In het eerste semester 1997 zou bij Fiat Rivalta met de eerste voorseries begonnen zijn.

(15) Op grond van de reeds goedgekeurde regeling uit wet nr. 488/92 wordt voorzien in 46 miljard ITL (24 miljoen EUR) regionale steun. In geactualiseerde waarde kwam de steunintensiteit aanvankelijk uit op 4,2 %.

(16) Bij de inleiding van de procedure op 3 februari 1999 heeft de Commissie op diverse punten twijfels kenbaar gemaakt ten aanzien van de verenigbaarheid van het steunvoornemen, met name wat betreft de mobiliteit van het project en de evenredigheid van de aangemelde steun. Daarnaast heeft zij de Italiaanse autoriteiten gevraagd haar de volgende inlichtingen te verstrekken:

i) een locatiestudie (of een vergelijkbare studie) die Fiat had uitgevoerd en waarmee duidelijk de mobiliteit van het project kan worden aangetoond, dat wil zeggen dat het project op een economisch levensvatbare wijze had kunnen worden uitgevoerd op een alternatieve locatie in de Gemeenschap of in een land uit Oost- en Midden-Europa (LMOE's);

ii) een kosten-batenanalyse die werd uitgevoerd in samenhang met voornoemde studie en waarin de exploitatie- en investeringskosten van het project worden genoemd;

iii) de ontwikkeling van de productiecapaciteit bij Fiat Rivalta.

(17) Nadien kwam aan het licht dat Fiat Rivalta vóór maart 1995 niet in een steungebied lag. Het project ging evenwel in 1994 van start, nadat vermoedelijk rond 1993 haalbaarheids-, locatiestudies enzovoort hadden plaatsgevonden. A priori werd het investeringsbesluit bijgevolg zeker niet vóór 1993/1994 genomen, op een tijdstip dat de fabriek niet in een steungebied was gevestigd. Daarom betwijfelde de Commissie in haar beschikking in aanvulling op de inleiding van de procedure stellig of de investeerder, met het oog op de financiering van het project, rekening had kunnen houden met het verkrijgen van regionale steun. Bijgevolg was de steun niet nodig geweest voor de tenuitvoerlegging van de betrokken investeringen bij Fiat Rivalta.

[1] PB C 288 van 9.10.1999, blz. 37.
[2] *Bron*: Fiat, fatti e cifre 1999.

(18) Bovendien had de Commissie, zowel in haar besluit tot inleiding van de procedure als in haar aanvullende beschikking, Italië aangemaand haar binnen één maand alle informatie te verstrekken welke nodig was om de verenigbaarheid van de betrokken steun te beoordelen. Bij uitblijven van een reactie zou de Commissie een beschikking geven op basis van de elementen waarover zij beschikte.

III. **OPMERKINGEN VAN ITALIË**

(19) Nadat de Italiaanse autoriteiten op 9 april 1999 hadden verzocht om een aanvullende termijn voor het uitwerken van het antwoord op de inleiding van de procedure per 3 februari 1999, hebben zij de Commissie bij schrijven van 16 april 1999 de inlichtingen verstrekt die zij nodig achtten om het onderzoek in deze zaak te beëindigen.

(20) In de eerste plaats verklaart de Italiaanse regering dat het mobiele gedeelte van het project de productie van 200 Marea's per dag en 200 Bravo/Brava's per dag betreft. Anders had de productie van deze auto's kunnen plaatsvinden in Polen, in de bestaande fabrieken van Tichy of Biesko-Biala. Deze oplossing kon diverse voordelen opleveren, onder meer arbeidskosten die er minder hoog waren terwijl toch een goed productiviteits- en kwaliteitsniveau werd gegarandeerd, een beperktere investering, het feit dat productie uit het C- en D-segment van het concern dichter bij een aantal markten uit Midden-Europa werd gebracht, en ten slotte de gelegenheid om een net van lokale toeleveranciers uit te bouwen, een belangrijke doelstelling van Fiat.

(21) Ten tweede hebben de Italiaanse autoriteiten een kosten-batenanalyse uitgevoerd waarbij de projecten bij Fiat Rivalta en in Polen werden vergeleken op basis van de mobiliteit als bedoeld in overweging 20. De investeringen voor in totaal 689 miljard ITL (circa 356 miljoen EUR) vonden plaats volgens onderstaand tijdsschema:

(in miljard ITL)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Totaal
Mobiel	11	43	115	76	49			294
Niet-mobiel	10	55	190	52	34	33	21	395
Totaal	21	98	305	128	83	33	21	689

(22) De netto-handicap voor de Italiaanse fabriek, die in hoofdzaak voortvloeit uit de hogere arbeids- en investeringskosten, zou dus uitkomen op 65 %, terwijl de steunintensiteit 4,7 % zou belopen.

(23) De voorgenomen regionale steun biedt geen compensatie voor de extrakosten veroorzaakt door de investering op de locatie van Fiat Rivalta, maar heeft ongetwijfeld een stimulerende rol gespeeld bij het definitieve besluit.

(24) Ten derde merkt de Italiaanse regering op dat de productiecapaciteit, die aanvankelijk 1 400 voertuigen/dag bedroeg, sinds 1997 daalde. Er werd evenwel niet meegedeeld hoeveel eenheden deze daling bedroeg.

(25) Ten vierde wijst Italië op de specifieke toepassingsvoorwaarden voor wet nr. 488/92, met name wat betreft de voorwaarden om investeringen retroactief in aanmerking te nemen.

(26) In antwoord op de beschikking die de Commissie op 26 mei in aanvulling op de inleiding van de procedure had gegeven, heeft Italië op 20 juli 1999 een schrijven gezonden waarin de twee voornaamste elementen nader worden beschreven: de procedure van de goedkeuring van de nieuwe steunregeling en het verband met de tenuitvoerlegging van de betrokken steunmaatregelen, en daarnaast de naleving van de formele criteria bij de steunaanvraag.

IV. **BEOORDELING VAN DE STEUN**

(27) De door de Italiaanse autoriteiten aangemelde steun ten behoeve van Fiat Auto is overheidssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het Verdrag. Deze maatregel zou immers worden gefinancierd door de staat of met overheidsmiddelen. Aangezien de steun voorts een niet onaanzienlijk deel van de totale financiering van de investering uitmaakt, dreigt hij de mededinging binnen de Gemeenschap te verstoren door Fiat Auto te bevoordelen ten opzichte van andere ondernemingen die geen steun ontvangen. Ten slotte wordt de markt voor automobielen gekenmerkt door een intensief handelsverkeer tussen de lidstaten.

(28) De betrokken steun is bestemd voor een onderneming die zich bezighoudt met de productie en de assemblage van motorvoertuigen en hun motoren. De onderneming maakt derhalve deel uit van de automobielindustrie in de zin van de communautaire kaderregeling inzake staatssteun aan de automobielindustrie (hierna: „de kaderregeling") ([1]).

(29) Deze voorgenomen steun, die op 3 december 1997 werd aangemeld, zou worden toegekend in het kader van de reeds goedgekeurde regeling uit wet nr. 488/92. Volgens de kaderregeling moeten alle voorgenomen steunmaatregelen van overheidsinstanties voor een individueel project in het kader van goedgekeurde steunregelingen aan een onderneming werkzaam in de automobielindustrie, vooraf worden aangemeld uit hoofde van artikel 88, lid 3, van het Verdrag indien één van de onderstaande drempels wordt bereikt:

([1]) PB C 279 van 15.9.1997, blz. 1.

i) totale kostprijs van het project: 50 miljoen EUR, of

ii) totale steun voor het project, ongeacht of het gaat om overheidssteun of andere communautaire instrumenten: 5 miljoen EUR.

(30) Zowel de totale kosten van het project als het steunbedrag overschrijden de plafonds waarbij aanmelding verplicht is. Met hun aanmelding van de voorgenomen steun voor Fiat Rivalta hebben de Italiaanse autoriteiten derhalve artikel 88, lid 3, van het Verdrag nageleefd.

(31) In artikel 87, lid 2, van het Verdrag worden bepaalde soorten steun genoemd die met het Verdrag verenigbaar zijn. Gezien de aard en de doelstelling van de steun, alsmede de geografische locatie van de investeringen, is artikel 87, lid 2, onder a) tot en met c), niet van toepassing op het betrokken project. In lid 3 van bewust artikel worden andere vormen van steun opgesomd die als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kunnen worden aangemerkt. De verenigbaarheid ervan moet worden beoordeeld in het kader van de hele Gemeenschap, en niet in louter nationaal verband. Ten einde de goede werking van de gemeenschappelijke markt te verzekeren en gelet op het beginsel uit artikel 3, onder g), van het EG-Verdrag, dienen de uitzonderingen van artikel 87, lid 3, restrictief te worden geïnterpreteerd. Wat de afwijkingen uit artikel 87, lid 3, onder b) en d) betreft, is de betrokken steun duidelijk niet bestemd om een project van gemeenschappelijk Europees belang te bevorderen of een ernstige verstoring in de Italiaanse economie op te heffen. Evenmin dient hij om de cultuur en de instandhouding van het culturele erfgoed te bevorderen. Van de afwijkingen uit artikel 87, lid 3, onder a) en c) kan enkel de afwijking onder c) relevant zijn omdat het gebied van Rivalta op grond van deze bepaling werd gesteund, maar nimmer een steungebied ex artikel 87, lid 3, onder a), is geweest.

(32) Om zich te kunnen uitspreken over de verenigbaarheid van de voorgenomen regionale steun met de gemeenschappelijke markt op grond van de afwijking uit artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag, gaat de Commissie dus na of de voorwaarden uit de kaderregeling werden nageleefd.

(33) Volgens de kaderregeling ziet de Commissie er in ieder geval op toe dat de toegekende steun evenredig is met de ernst van de op te lossen problemen en noodzakelijk voor de verwezenlijking van het project. De naleving van dit evenredigheids- en dit noodzakelijkheidscriterium is een noodzakelijke voorwaarde [1], wil de Commissie toekenning van overheidssteun in de automobielsector kunnen goedkeuren.

(34) Wordt de evenredigheid van de steun doorgaans aan de hand van een kosten-batenanalyse beoordeeld, dan kan de Commissie zich in onderhavige zaak beperken tot het onderzoek van de naleving van het criterium van de noodzaak.

(35) Bij de inleiding van de procedure heeft de Commissie nota genomen van de bijzondere gang van zaken welke geleid had tot de goedkeuring door Italië van de regeling uit wet nr. 488/92. Net als in haar beschikkingen van 18 november 1997 [2], 7 april 1998 [3] en 30 september 1998 [4] erkende de Commissie ook hier dat de zeer bijzondere omstandigheden rond de goedkeuring van wet nr. 488/92 de lange tijd konden verklaren die verliep tussen het van start gaan van het project, de aanvang van de massaproductie van de auto's uit het betrokken project, de aanvraag van steun in 1996 en de aanmelding ervan in december 1997. Toch kan een onderzoek van de noodzaak van de steun voor de vestiging van het project in Rivalta niet uitsluitend tot deze ene analyse beperkt blijven. De Commissie dient ook de volgende, aanvullende elementen na te gaan:

i) de vraag of bij de keuze voor Rivalta in de financiële analyse van het project en de locatiestudie ook daadwerkelijk met de regionale steun rekening werd gehouden, en

ii) de vraag of het project daadwerkelijk mobiel was.

(36) Voorts dient de Commissie voor elk van deze punten na te gaan of de bewijzen die Italië aanvoerde ter staving van zijn verklaringen, toereikend zijn in het kader van een restrictieve interpretatie van de afwijkingen uit artikel 87, lid 3, van het Verdrag, mede gelet op de bevelen tot het verstrekken van inlichtingen die de Commissie op 3 februari en 26 mei 1999 heeft gegeven.

(37) In de eerste plaats zijn de investeringen volgens het schrijven van de Italiaanse autoriteiten van 16 april 1999 aangevat op 31 mei 1994. Voorts blijkt uit informatie waarover de Commissie beschikt, dat de spendingactiviteiten begonnen in september 1994 en dat de productie van de Bravo-/Brava- en Marea-modellen — de enige auto's waarbij sprake is van mobiliteit, en dus ook de enige waarvoor regionale steun kan worden goedgekeurd — van start ging in, onderscheidenlijk, 1995 en 1996.

(38) Volgens het schrijven van de Italiaanse autoriteiten van 20 juli 1999 werden de orders voor de machines doorgegeven in maart/april 1994 en vonden de eerste zendingen plaats in het tweede semester van 1994. Voorts werd bevestigd dat de locatiestudie die Fiat ertoe gebracht had voor Rivalta te kiezen, plaatsvond in 1993 en 1994.

(39) De Commissie wijst er dan ook op dat Fiat Rivalta vóór maart 1995 niet in een steungebied lag, aangezien pas op dat tijdstip de zone-Rivalta tot steungebied ex artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag werd uitgeroepen. Bovendien heeft Italië, zoals herhaald in zijn schrijven van 20 juli 1999, pas in september 1994 het eerste voorstel ingediend voor de gebieden die op basis van voornoemd artikel moesten worden omschreven als steungebieden.

(40) Het besluit over de betrokken investering gaat dus terug tot een periode waarin de fabriek van Rivalta nog niet in een steungebied lag.

[1] Zie in dit verband het arrest van het Hof van Justitie van 17 september 1980 in zaak 730/79, Philip Morris/Commissie, Jurispr. 1980, blz. 2671, r.o. 17.

[2] PB C 70 van 6.3.1998, blz. 7.
[3] PB C 240 van 31.7.1998, blz. 3.
[4] PB C 409 van 30.12.1998, blz. 7 en PB C 384 van 12.12.1998, blz. 20.

(41) Noch de ligging van Fiat Rivalta in een gebied van doelstelling 2, noch de vermeende mogelijkheid om tijdens de eerste fasen van het project machines over te brengen van een locatie naar een andere, doen afbreuk aan deze beoordeling.

(42) De massaproductie van de Bravo-/Brava-modellen ging, volgens de gegevens van de Italiaanse regering, in 1995 in Rivalta van start, hetgeen bovendien bevestigt dat de vereiste investeringen grotendeels hadden plaatsgevonden vóór 1995, dus vóór het besluit over de afbakening van het steungebied.

(43) Bijgevolg is het hoogst twijfelachtig dat Fiat bij de financiering van het Rivalta-project daadwerkelijk rekening hield met het verkrijgen van regionale steun. De Italiaanse autoriteiten hebben geen gegevens verstrekt die deze twijfel kunnen wegnemen.

(44) Zelfs indien aangenomen wordt dat de onderneming in haar besluitvorming rekening hield met de mogelijkheid regionale steun te ontvangen, dan aanvaardde zij impliciet het risico deze steun niet te genieten, omdat volgens de kaderregeling een voorafgaand goedkeuringsbesluit van de Commissie vereist was.

(45) Bovendien moest op het tijdstip dat Fiat de investering besloot uit te voeren — waarbij dus ook rekening werd gehouden met mogelijke overheidssteun voor de financiering van het Rivalta-project — overeenkomstig het toenmalige beleid van de Commissie een kosten-batenanalyse worden gemaakt die gebaseerd is op een vergelijking van de regionale fabriek en een buiten een communautair steungebied gelegen alternatieve locatie waar Fiat heel waarschijnlijk de betrokken investering had uitgevoerd. Italië en Fiat waren toentertijd beiden bekend met deze werkwijze, omdat zij onder meer al de zaak-Fiat Mezzogiorno hadden behandeld [1]. De Commissie beschikt niet over informatie in verband met de keuze van de vergelijkingslocatie, maar het meest waarschijnlijke alternatief zou een locatie in Midden- of Noord-Italië zijn geweest. De ervaring van de Commissie leert dat een kosten-batenanalyse op basis van een dergelijke hypothese het moeilijk, om niet te zeggen onmogelijk had gemaakt de handicaps van Mirafiori aan te tonen, en regionale steun goed te keuren. Ook voor dat geval hebben de Italiaanse autoriteiten niet aangetoond dat Fiat bij haar besluitvorming over de uitvoering van de investering in Fiat Rivalta, daadwerkelijk rekening heeft gehouden met regionale steun.

(46) De Commissie wijst er ten overvloede op dat een alternatieve locatie in Polen (Biesko-Biala of Tichy) gebruiken, zoals Italië in dit geval voorstaat, pas mogelijk werd met de communautaire kaderregeling inzake staatssteun aan de automobielindustrie die sinds januari 1998 van kracht is — zowat vier jaar na het investeringsbesluit van Fiat.

(47) Ten slotte is de Commissie van oordeel dat het niet legitiem is dat een lidstaat, en a fortiori een onderneming, rekening houden met de mogelijkheid dat een bepaalde regio wordt omschreven als steungebied ex artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag zolang de Commissie geen beschikking in die zin heeft gegeven.

(48) Derhalve concludeert de Commissie dat de Italiaanse regering niet afdoende heeft aangetoond dat Fiat daadwerkelijk met regionale steun heeft rekening gehouden als noodzakelijk criterium bij de keuze voor de locatie van Rivalta. De aangemelde regionale steun is derhalve niet noodzakelijk om de doeleinden uit artikel 87, lid 3, van het Verdrag te verwezenlijken.

(49) Ten tweede dient — volgens de kaderregeling — de begunstigde onderneming de noodzaak van een regionale steunmaatregel te bewijzen door duidelijk aan te tonen dat zij over een economisch levensvatbare alternatieve locatie beschikt voor de vestiging van haar project of deelproject(en). Indien de betrokken investering op geen enkel ander nieuw of bestaand fabrieksterrein van het concern kan worden uitgevoerd, zal de onderneming immers verplicht zijn haar project uit te voeren op de enig mogelijke vestigingsplaats, zelfs zonder steun. In het kader van de vigerende kaderregeling wordt thans veel meer belang gehecht aan deze mobiliteitsstudie dan voordien het geval was. Voor de Commissie komt het er niet langer op aan een theoretische mobiliteit te onderkennen, maar na te gaan of de investeerder de mogelijkheid of het voornemen had zijn project op een alternatieve locatie te vestigen ingeval geen regionale steun kon worden toegekend.

(50) De inlichtingen die Italië in dit verband verstrekte, blijven ontoereikend, ondanks de bevelen tot het verstrekken van inlichtingen. De Commissie werd enkel een uiterst bondige uiteenzetting gezonden, waaruit blijkt dat Fiat moest kiezen tussen de Poolse fabrieken en de activiteiten-pool Rivalta/Mirafiori, en dat de „Poolse optie" aanzienlijke voordelen bood ten opzichte van Italië, met name wat betreft de arbeidskosten.

(51) Volgens de Commissie was op het tijdstip van het investeringsbesluit — rond 1993/1994 — de reële mogelijkheid om het project in Polen te vestigen niet zo evident als de Italiaanse autoriteiten thans beweren. Zo bestond er een niet te verwaarlozen industrieel risico, in een periode waarin Fiat Auto Poland volop werd gereorganiseerd. De netwerken van lokale toeleveranciers van onderdelen waren toentertijd nog niet zo goed ontwikkeld als thans het geval is, en het was onzeker of de vestiging van toeleveranciers wel succes zou kennen. Voorts blijkt uit de analyse van de mobiliteit van het project dat de Italiaanse autoriteiten niet ingaan op de aanzienlijke voordelen die op het gebied van flexibiliteit — een van de strategische doelstellingen van Fiat — zouden tot stand komen door de oprichting en het behoud van de pool-Rivalta/Mirafiori.

[1] PB C 37 van 11.2.1993, blz. 15.

(52) De Italiaanse regering heeft de Commissie uitsluitend fragmentarische gegevens verstrekt in verband met de technische mogelijkheid om de 200 Bravo/Brava- en 200 Marea-voertuigen onder optimale voorwaarden in Biesko-Biala te produceren, en praktisch geen enkele informatie over het daadwerkelijke voornemen van Fiat om de betrokken investering naar Polen over te brengen.

(53) Bijgevolg is de Commissie van oordeel dat Italië de mobiliteit van het project niet heeft aangetoond. Bij gebreke aan een geloofwaardige alternatieve locatie is de aangemelde regionale steun dan ook niet noodzakelijk om de doeleinden uit artikel 87, lid 3, van het Verdrag te verwezenlijken.

(54) Andere, terloops door de Italiaanse regering vermelde doeleinden van de steun — als milieubescherming en innovatie — werden nooit nader toegelicht, ondanks de bevelen van de Commissie om inlichtingen te verstrekken. Bijgevolg heeft de Commissie niet kunnen nagaan of sprake is van steun voor eventuele maatregelen ten behoeve van innovatie of milieubescherming.

V. **CONCLUSIE**

(55) De regionale steun die de Italiaanse autoriteiten voornemens zijn toe te kennen ten behoeve van Fiat Rivalta, is niet noodzakelijk voor het verwezenlijken van de doeleinden uit artikel 87, lid 3, onder c), in casu het vergemakkelijken van de ontwikkeling van bepaalde vormen van bedrijvigheid of bepaalde regionale economieën. Bijgevolg is de betrokken steun onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt.

(56) Op basis van een vergelijkbare gedachtegang heeft de Commissie op 22 december 1999 een negatieve eindbeschikking gegeven betreffende steun ten behoeve van Fiat Mirafiori Meccanica (zaak C 9/99),

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De voorgenomen overheidssteun van Italië ten gunste van de fabriek van Fiat Auto SpA in Rivalta (Turijn) is onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt.

Bijgevolg mag deze steunmaatregel niet ten uitvoer worden gelegd.

Artikel 2

Italië deelt de Commissie binnen twee maanden vanaf de kennisgeving van deze beschikking mee welke maatregelen het heeft genomen om hieraan te voldoen.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot de Italiaanse Republiek.

Gedaan te Brussel, 15 februari 2000.

Voor de Commissie

Mario MONTI

Lid van de Commissie