II

*(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)*

# KOMISSIO

## KOMISSION PÄÄTÖS,
## tehty 15 päivänä helmikuuta 2000,
## valtiontuesta, jonka Italia aikoo myöntää Fiat Auto SpA:n Rivaltan (Torino) tuotantolaitoksille

*(tiedoksiannettu numerolla K(2000) 487)*

**(Ainoastaan italiankielinen teksti on todistusvoimainen)**

**(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

(2000/337/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa [1] ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

### I MENETTELY

(1) Italian viranomaiset ovat ilmoittaneet komissiolle vuoden 1997 loka-joulukuussa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan mukaisesti yhteensä kuudesta Fiat Auto SpA-nimisen yrityksen (jäljempänä 'Fiat') hyväksi tarkoitetusta valtiontukihankkeesta. Niihin kuului mm. Rivaltassa (Torinossa, Piemonten alueella) sijaitsevan kokoonpanotehtaan (jäljempänä 'Fiat Rivalta') investointeihin tarkoitettu valtiontuki, joka on kirjattu komissiossa numerolla N 834/97. Komissio on pyytänyt Italian viranomaisilta useaan otteeseen lisätietoja voidakseen tehdä asiassa päätöksen. Italian viranomaiset ja komissio ovat neuvotelleet 23 päivänä huhtikuuta 1998 pidetyssä kokouksessa tapausten tutkimiseen liittyvistä yksityiskohdista. Italian viranomaiset ovat vastanneet lopulta 20 päivänä marraskuuta 1998 päivätyllä kirjeellä osaan komission esittämistä kysymyksistä.

(2) Komissio on ilmoittanut 9 päivänä maaliskuuta 1999 päivätyllä kirjeellä Italian viranomaisille 3 päivänä helmikuuta 1999 tekemästään päätöksestä aloittaa edellä mainitun tukihankkeen osalta EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely ja on määrännyt Italian viranomaiset toimittamaan sille kuukauden kuluessa kaikki asiakirjat ja tiedot, joita se tarvitsee voidakseen arvioida tuen soveltuvuuden yhteismarkkinoille. Jos komissio ei olisi saanut vastausta, se olisi tehnyt päätöksen käytössään olevien tietojen perusteella.

(3) Komission päätös menettelyn aloittamisesta on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* [2]. Komissio on kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa tästä tuesta. Komissio ei ole saanut huomautuksia asianomaisilta.

(4) Komission edustajat ovat käyneet Mirafiorissa 24 päivänä helmikuuta 1999 keskustelemassa mm. tässä käsiteltävänä olevasta asiasta.

(5) Italian viranomaiset ovat pyytäneet 9 päivänä huhtikuuta 1999 lisäaikaa vastaamiseen ja toimittaneet komissiolle 16 päivänä huhtikuuta 1999 päivätyllä kirjeellä tiedot, joita ne pitivät tarpeellisina asian tutkinnan päättämiseksi.

[1] EYVL C 120, 1.5.1999 ja EYVL C 288, 9.10.1999, s. 37.

[2] EYVL C 120, 1.5.1999, s. 6.

(6) Uudet tutkimukset ovat vahvistaneet komission alun perin esittämiä epäilyjä, jotka koskivat erityisesti Fiat Rivaltan hyväksi suunnitellun valtiontuen välttämättömyyttä. Komissio onkin ilmoittanut 14 päivänä kesäkuuta 1999 päivätyllä kirjeellä Italian viranomaisille 26 päivänä toukokuuta 1999 tekemästään päätöksestä laajentaa 3 päivänä helmikuuta 1999 aloitettua menettelyä, ja on määrännyt Italian viranomaiset toimittamaan sille kuukauden kuluessa kaikki asiakirjat ja tiedot, joita se tarvitsee voidakseen arvioida tuen soveltuvuuden yhteismarkkinoille. Jos komissio ei olisi saanut näitä tietoja, se olisi tehnyt päätöksen käytössään olevien tietojen perusteella.

(7) Komission päätös menettelyn laajentamisesta on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* [1]. Komissio on kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa tästä tuesta. Komissio ei ole saanut huomautuksia asianomaisilta.

## II **YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS TUESTA**

(8) Ilmoitettu valtiontuki on tarkoitus myöntää Fiat SpA -yhtymään kuuluvalle Fiatin tuotantolaitokselle. Fiat-yhtymä toimii moottoriajoneuvoteollisuudessa, ja sen toiminnasta vastaa kolme yritystä: henkilöautoja valmistava Fiat Auto, hyötyajoneuvoja valmistava IVECO ja varaosia valmistava Magneti Marelli.

(9) Fiatilla on tehtaita Italiassa, Puolassa, Turkissa ja Etelä-Amerikassa. Vuonna 1998 yhtiö myi merkeillä Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia ja Maserati noin 2,4 miljoonaa ajoneuvoa [2], joista 38 prosenttia Italiassa, 29 prosenttia muualla Euroopassa ja 33 prosenttia Euroopan ulkopuolella.

(10) Fiatin suunnittelema investointi oli määrä toteuttaa Rivaltassa, joka maaliskuun 1995 ja vuoden 1999 välisenä aikana oli perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukainen tukialue, missä aluetuen enimmäisintensiteetti on suuryritysten osalta 10 prosenttia nettoavustusekvivalentti.

(11) Vuonna 1997 Rivaltan tuotantolaitoksilla oli 4 580 työntekijää, ja siellä valmistettiin 85 000 ajoneuvoa.

(12) Hankkeen yleistavoitteet ovat seuraavat:

— tuotannon joustavuuden kehittäminen, jotta Rivaltassa voitaisiin valmistaa Fiat Bravoa/Bravaa sekä Fiat Mareaa, Lancia Nuova Dedraa ja Alfa Romeo 166:ta

— työergonomian parantaminen

— automaation ja käsityön osuuden tasapainottaminen tuotantoprosessissa

— ympäristönsuojelun parantaminen

— Fiat Rivaltan tehtaan kehittäminen niin, että siellä voidaan valmistaa Bravoa, Bravaa ja Mareaa määrä, joka tarvitaan täydentämään yhtiön muiden tehtaiden tuotantoa.

(13) Investointien tarkastelussa on otettava huomioon, että Fiat Rivalta toimii tiiviissä yhteistyössä Fiat Mirafiorin kanssa. Valmistusprosessien sekä työjärjestelyjä koskevien sopimusten ansiosta tehtaat voivat koordinoida tuotantoaan teknisten ja kaupallisten tarpeiden mukaan. Yhdessä ne muodostavat hyvin yhtenäisen tuotantojärjestelmän, josta Fiat käyttääkin nimitystä ”Rivalta-Mirafiorin tuotantolaitokset”.

(14) Tukihankkeen ja investointien toteuttaminen alkoi vuonna 1994. Ns. investointimenot käynnistyivät syyskuussa 1994. Sarjatuotannon esiasteet on ilmoituksen mukaan toteutettu Fiat Rivaltassa vuoden 1997 ensimmäisen puoliskon aikana.

(15) Hankkeelle suunnitellaan nimellisarvoltaan 46 miljardin Italian liiran (24 miljoonan euron) aluetukia, jotka aiotaan myöntää lakiin nro 488/92 perustuvan, komission hyväksymän tukijärjestelmän mukaisesti. Tuen intensiteetiksi arvioitiin alun perin 4,2 prosenttia.

(16) Päättäessään menettelyn aloittamisesta 3 päivänä helmikuuta 1999 komissio ilmaisi epäilevänsä suunnitellun tuen soveltuvuutta yhteismarkkinoille erityisesti hankkeen liikuteltavuuden ja ilmoitetun tuen suhteellisuuden osalta. Komissio pyysi tuolloin Italian viranomaisia toimittamaan seuraavat tiedot:

i) Fiatin toteuttama sijaintipaikkatutkimus (tai vastaava), josta käy selkeästi ilmi investointien liikuteltavuus eli se, että hanke olisi taloudelliselta kannalta voitu toteuttaa myös jossain muualla yhteisössä tai KIE-maassa;

ii) edellä tarkoitetun tutkimuksen perusteella tehty kustannus-hyötyanalyysi, josta käyvät ilmi hankkeen toteuttamis- ja investointikustannukset;

iii) Fiat Rivaltan tehtaan tuotantokapasiteetin muutokset.

(17) Tutkimuksissa on käynyt ilmi, että Fiat Rivalta on kuulunut yhteisön tukialueisiin vasta maaliskuusta 1995. Hankkeen toteuttaminen alkoi kuitenkin jo vuonna 1994, mitä ennen (oletettavasti vuonna 1993) on tutkittu hankkeen toteutettavuutta, sijaintipaikkaa ja muita vastaavia seikkoja. Päätös investoinnin toteuttamisesta Rivaltassa on näin ollen pitänyt tehdä viimeistään vuonna 1993 tai 1994, jolloin alue ei vielä ollut yhteisön tukialue. Tutkintamenettelyn laajentamista koskevassa päätöksessä komissio ilmaiseekin epäilevänsä vakavasti sitä, että sijoittaja olisi hankkeen rahoitusta harkitessaan voinut olla varma aluetuen saamisesta. Näin ollen tuki ei olisi ollut välttämätöntä Fiat Rivaltan investointien toteuttamiseksi.

[1] EYVL C 288, 9.10.1999, s. 37.
[2] *Lähde*: Fiat, tilastotiedot vuodelta 1999.

(18) Lisäksi komissio on sekä menettelyn aloittamista että sen laajentamista koskevissa päätöksissä määrännyt Italian viranomaiset toimittamaan kuukauden kuluessa kaikki tiedot, joiden avulla voidaan arvioida kyseisten tukien soveltuvuus yhteismarkkinoille. jos komissio ei olisi saanut pyydettyjä tietoja, se olisi tehnyt päätöksen käytössään olevien tietojen perusteella.

## III **ITALIAN HUOMAUTUKSET**

(19) Italian viranomaiset ovat pyytäneet 9 päivänä huhtikuuta 1999 lisäaikaa viimeistelläkseen vastauksensa menettelyn aloittamisesta 3 päivänä helmikuuta 1999 tehtyyn päätökseen, minkä jälkeen ne ovat toimittaneet komissiolle 16 päivänä huhtikuuta 1999 päivätyllä kirjeellä tiedot, joita ne pitivät tarpeellisina asiaa koskevan tutkinnan päättämiseksi.

(20) Italian viranomaiset toteavat ensinnäkin, että hankkeen liikuteltavan osan kapasiteetti on 200 Mareaa päivässä ja 200 Bravoa/Bravaa päivässä. Näiden ajoneuvojen tuotanto olisi voitu sijoittaa vaihtoehtoisesti Puolaan, jo olemassa oleville Tichyn tai Bielsko-Bialan tehtaille. Tällaiseen ratkaisuun olisi sisältynyt useita etuja, kuten Italiaa alhaisemmat työvoimakustannukset samalla kun työn laatu olisi ollut hyvä, vähäisempi investointien tarve, yhtymän C- ja D-segmentteihin kuuluvien ajoneuvojen tuotannon tuominen lähelle Keski-Euroopan markkinoita ja lisäksi paikallisten alihankkijoiden jakeluverkoston kehittäminen, mikä on Fiatille tärkeä tavoite.

(21) Toiseksi Italian viranomaiset ovat tehneet kustannushyötyanalyysin, jossa vertaillaan Fiat Rivaltan ja Puolan hankkeiden kustannuksia 20 kappaleessa esitetyn liikuteltavuusoletuksen perusteella. Investoinnit, joiden arvo on yhteensä 689 miljardia Italian liiraa (noin 356 miljoonaa euroa), toteutetaan seuraavan aikataulun mukaisesti:

*(miljardia Italian liiraa)*

| | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | Yht. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Liikuteltavat investoinnit | 11 | 43 | 115 | 76 | 49 | | | 294 |
| Kiinteät investoinnit | 10 | 55 | 190 | 52 | 34 | 33 | 21 | 395 |
| Yhteensä | 21 | 98 | 305 | 128 | 83 | 33 | 21 | 689 |

(22) Italian tuotantolaitoksilla aiheutuva nettomääräinen haitta, joka johtuisi lähinnä suuremmista työvoima- ja investointikustannuksista, olisi näin ollen 65 prosenttia, kun taas tuen intensiteetti olisi 4,7 prosenttia.

(23) Vaikka suunniteltu aluetuki ei korvaa lisäkustannuksia, jotka aiheutuvat investoinnin toteuttamisesta Fiat Rivaltassa, se on epäilemättä vaikuttanut kannustavasti lopullisen sijaintipäätöksen tekemiseen.

(24) Kolmanneksi Italian viranomaiset täsmentävät, että tuotantokapasiteettia, joka alun perin oli 1 400 ajoneuvoa päivässä, on vuodesta 1997 alkaen supistettu. Supistuksen määrästä ei kuitenkaan ole toimitettu tarkkoja lukuja.

(25) Neljänneksi Italian viranomaiset mainitsevat lain nro 488/92 soveltamista koskevat erityissäännöt, jotka koskevat erityisesti investointien tukikelpoisuuden hyväksymistä takautuvasti.

(26) Italian viranomaiset ovat vastanneet tutkintamenettelyn laajentamisesta 26 päivänä toukokuuta 1999 tehtyyn komission päätökseen 20 päivänä heinäkuuta 1999 päivätyllä kirjeellä, jossa selvitetään yksityiskohtaisesti kahta keskeistä seikkaa: ensinnäkin uuden tukijärjestelmän hyväksymistä ja siihen liittyvää tutkittavana olevien tukien toteuttamista ja toiseksi sitä, onko tukihakemukset laadittu muodollisesti oikein.

## IV **ARVIOINTI TUESTA**

(27) Italian viranomaisten ilmoittama, Fiat Auton hyväksi suunniteltu tuki on perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Toimenpide on tarkoitus rahoittaa valtion varoista, tai rahoitukseen on suunniteltu käytettävän valtion varoja. Koska tuki muodostaa huomattavan osan hankkeen kokonaisrahoituksesta, se uhkaa vääristää kilpailua yhteisössä, koska se suosii Fiat Autoa muihin yrityksiin nähden, jotka eivät saa tukea. Lisäksi moottoriajoneuvojen markkinoilla käydään yhteisön jäsenvaltioiden välillä laajaa kauppaa.

(28) Kyseinen tuki on tarkoitettu yritykselle, joka harjoittaa moottoriajoneuvojen valmistusta ja kokoonpanoa. Yritys toimii näin ollen moottoriajoneuvoalalla, siinä merkityksessä kuin se on määritelty moottoriajoneuvoalan valtiontukia koskevassa yhteisön puitesäännössä [1] (jäljempänä 'asiaa koskevat yhteisön säännöt').

(29) Suunnitellut tuet, joista on ilmoitettu 3 päivänä joulukuuta 1997, oli tarkoitus myöntää lakiin nro 488/92 perustuvan, komission hyväksymän tukijärjestelmän mukaisesti. Asiaa koskevissa yhteisön säännöissä täsmennetään, että tuista, joita julkinen valta aikoo myöntää osana hyväksyttyä tukiohjelmaa ajoneuvoteollisuudessa toimivan yrityksen yksittäiselle hankkeelle, on ilmoitettava ennen niiden myöntämistä perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan nojalla, jos vähintään yksi seuraavista rajoista ylittyy:

[1] EYVL C 279, 15.9.1997, s. 1.

i) hankkeen kokonaiskustannukset: 50 miljoonaa euroa; tai

ii) hankkeelle myönnettyjen valtiontukien ja yhteisön tukien kokonaismäärä: 5 miljoonaa euroa.

(30) Tässä tapauksessa sekä hankkeen kokonaiskustannukset että tuen määrä ylittävät ilmoittamiselle asetetun rajan. Italian viranomaiset ovat näin ollen noudattaneet perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan määräyksiä ilmoittaessaan Fiat Rivaltan tuotantolaitoksille suunnitelluista tuesta.

(31) Perustamissopimuksen 87 artiklan 2 kohdassa luetellaan yhteismarkkinoille soveltuvat tuet. Tuen luonteen ja laajuuden sekä investointikohteiden maantieteellisen sijainnin vuoksi edellä mainitun määräyksen a, b ja c alakohtaa ei voida soveltaa kyseessä olevaan hankkeeseen. Kyseisen artiklan 3 kohdassa määritellään tuet, joita voidaan pitää yhteismarkkinoille soveltuvina. Soveltuvuutta on arvioitava koko yhteisön kannalta eikä vain kansalliset näkökohdat huomioon ottaen. Jotta voidaan varmistaa yhteismarkkinoiden moitteeton toiminta ja perustamissopimuksen 3 artiklan g alakohdassa mainitun periaatteen noudattaminen, on 87 artiklan 3 kohdassa mainittuja poikkeuksia tulkittava suppeasti. Perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan b ja d alakohdassa mainittujen poikkeusten osalta voidaan todeta, että kyseistä tukea ei ilmeisestikään ole tarkoitettu yhteistä etua koskevaan hankkeeseen, Italian taloudessa olevan vakavan häiriön poistamiseen eikä kulttuurin ja kulttuuriperinnön edistämiseen. Perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a ja c alakohdasta voidaan mahdollisesti soveltaa vain c alakohtaa, sillä Rivalta on kuulunut 87 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettuihin tukialueisiin, mutta sille ei ole koskaan myönnetty tukea 87 artiklan 3 kohdan a alakohdan nojalla.

(32) Jotta komissio voisi tehdä päätöksen siitä, soveltuuko suunniteltu aluetuki yhteismarkkinoille perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdassa mainitun poikkeuksen nojalla, sen on tarkastettava, onko moottoriajoneuvoalan valtiontukia koskevassa yhteisön puitesäännössä annettuja ehtoja noudatettu.

(33) Tämän jälkeen komissio varmistaa kaikissa tapauksissa edellä mainitun yhteisön puitesäännön perusteella, että myönnetty tuki on suhteutettu niihin ongelmiin, joita sillä pyritään ratkaisemaan, ja että se on hankkeen toteuttamisen kannalta välttämätön. Tuen suhteellisuutta ja välttämättömyyttä koskevien edellytysten on täytyttävä samanaikaisesti [1], jotta komissio voisi hyväksyä valtiontuen myöntämisen moottoriajoneuvoalalla.

(34) Vaikka tuen suhteellisuutta tarkastellaan yleensä kustannus-hyötyanalyysin avulla, komissio voi nyt tutkittavana olevassa asiassa rajoittua tarkastelemaan ainoastaan tuen välttämättömyyttä.

(35) Tehdessään päätöksen menettelyn aloittamisesta komissio on ottanut huomioon erityistilanteen, jonka vuoksi Italian lakiin nro 488/92 perustuva tukijärjestelmä hyväksyttiin. Komissio on kuitenkin myöntänyt niiden päätösten mukaisesti, jotka se on tehnyt 18 päivänä marraskuuta 1997 [2], 7 päivänä huhtikuuta 1998 [3] ja 30 päivänä syyskuuta 1998 [4], että lain nro 488/92 soveltamiseen liittyvien erityisolosuhteiden vuoksi voidaan pitää perusteltuina pitkiä aikaeroja hankkeen aloittamisen, sen kohteena olevien ajoneuvojen sarjatuotannon aloittamisen, tukihakemuksen esittämisen (vuonna 1996) ja hankkeen ilmoittamisen (joulukuussa 1997) välillä. Tuen välttämättömyyden tutkimiseksi ei kuitenkaan riitä, että tarkastellaan pelkästään syitä, joiden perusteella hanke päätettiin toteuttaa Rivaltassa, vaan komission on tarkistettava tätä varten myös seuraavat seikat:

i) otettiinko hankkeen rahoitusanalyysissa huomioon aluetuen saamisen mahdollisuus, sijaintipaikkatutkimuksen vaikutus päätökseen sijoittaa investointi Rivaltaan; ja

ii) hankkeen liikuteltavuus.

(36) Lisäksi komission on tarkistettava kunkin kohdan osalta erikseen, ovatko Italian viranomaisten väitteidensä tueksi esittämät todisteet riittäviä, kun perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdassa mainittuja poikkeuksia tulkitaan suppeasti ja kun otetaan huomioon komission 3 päivänä helmikuuta 1999 ja 26 päivänä toukokuuta 1999 esittämät määräykset tietojen toimittamisesta.

(37) Italian viranomaiset vahvistavat 16 päivänä huhtikuuta 1999 päivätyssä kirjeessään, että investoinnit on aloitettu 31 päivänä toukokuuta 1994. Lisäksi komission käytettävissä olevista tiedoista käy ilmi, että ns. investointimenot käynnistyivät syyskuussa 1994 ja että Fiat Bravon/Bravan tuotanto aloitettiin vuonna 1995 ja Fiat Marean tuotanto vuonna 1996 (ainoastaan näiden ajoneuvomallien tuotanto on liikuteltava ja siten aluetukikelpoinen).

(38) Italian viranomaiset täsmentävät 20 päivänä heinäkuuta 1999 päivätyssä kirjeessään, että koneet on tilattu maalis—huhtikuussa 1994 ja että ensimmäiset tavaratoimitukset on saatu vuoden 1994 jälkipuoliskon aikana. Lisäksi kirjeessä vahvistetaan, että sijaintipaikkatutkimus, jonka perusteella Fiat päätti toteuttaa investoinnin Rivaltassa, on tehty vuosina 1993 ja 1994.

(39) Komissio toteaa, että Fiat Rivalta ei kuulunut yhteisön tukialueisiin ennen maaliskuuta 1995, jolloin se määriteltiin perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaiseksi tukialueeksi. Lisäksi Italian viranomaiset vahvistavat 20 päivänä heinäkuuta 1999 päivätyssä kirjeessä esittäneensä ensimmäisen ehdotuksen perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisista tukialueista vasta syyskuussa 1994.

(40) Päätös kyseisen investoinnin toteuttamisesta on siis tehty jo ennen kuin Rivalta kuului yhteisön tukialueisiin.

[1] Ks. Asia 730/79, Philip Morris, tuomio 17.9.1980 (Kok. 1980, s. 2671, 17 kohta).

[2] EYVL C 70, 6.3.1998, s. 7.
[3] EYVL C 240, 31.7.1998, s. 3.
[4] EYVL C 409, 30.12.1998, s. 7 ja EYVL C 384, 12.12.1998, s. 20.

(41) Komission arvioon ei vaikuta se, että Fiat Rivalta sijaitsee tavoitteen 2 mukaisella tukialueella, eikä oletettu mahdollisuus siirtää koneet paikasta toiseen hankkeen alkuvaiheessa.

(42) Fiat Bravon/Bravan sarjatuotannon aloittaminen Rivaltassa, mikä Italian viranomaisten mukaan tapahtui vuonna 1995, vahvistaa myös sen, että tarvittavat investoinnit oli toteutettu valtaosaksi jo ennen vuotta 1995 eli ennen tukialueiden määrittämistä koskevan päätöksen tekemistä.

(43) Komissio epäilee näin ollen edelleen, ettei Fiat ole ottanut huomioon aluetuen mahdollisuutta Rivaltaa koskevan hankkeen rahoittamisessa. Italian viranomaiset eivät ole esittäneet tietoja, jotka voisivat hälventää näitä epäilyjä.

(44) Vaikka yritys myöntäisikin ottaneensa huomioon aluetuen saamisen mahdollisuuden, se on ottanut samalla riskin, ettei saisi sitä, koska moottoriajoneuvoalan valtiontukea koskevan puitesäännön mukaan sen olisi pitänyt saada päätökselleen komission ennakkohyväksyntä.

(45) Silloin kun Fiat teki investointipäätöksensä ja otti huomioon mahdollisen aluetuen saamisen Fiat Rivaltan hankkeen rahoittamiseksi, sen olisi pitänyt laatia kustannus-hyötyanalyysi, jota komissio vakiintuneen käytäntönsä mukaan edellyttää. Analyysissa olisi pitänyt vertailla aluetukikelpoista sijaintipaikkaa sellaiseen yhteisössä tukialueiden ulkopuolella sijaitsevaan vaihtoehtoiseen sijaintipaikkaan, jossa Fiat erittäin todennäköisesti olisi voinut toteuttaa kyseisen investoinnin. Sekä Italian viranomaiset että Fiat tunsivat jo tuolloin komission käytännön muun muassa Fiat Mezzogiornon tapauksen perusteella ([1]). Komissiolla ei ole tietoja vaihtoehtoisen sijaintipaikan valinnasta, mutta todennäköisin vaihtoehto olisi ollut eräs Keski-Italian pohjoisosassa sijaitseva tuotantolaitos. Komission kokemuksen mukaan tällaiseen oletukseen perustuvan kustannus-hyötyanalyysin avulla olisi ollut vaikeaa tai peräti mahdotonta osoittaa Fiat Rivaltan haittoja ja siten hyväksyä aluetuen myöntäminen. Joka tapauksessa Italian viranomaiset eivät ole osoittaneet, että Fiat olisi ottanut huomioon aluetuen saamisen mahdollisuuden päättäessään toteuttaa investoinnin Rivaltassa.

(46) Komissio huomauttaa lisäksi, että vaihtoehtoisen sijaintipaikan osoittaminen Puolasta (Bielsko-Bialasta tai Tichystä), mitä Italian viranomaiset tässä tapauksessa toivovat, on ollut mahdollista vasta tammikuussa 1998 voimaan tulleen moottoriajoneuvoalan valtiontukia koskevan yhteisön puitesäännön perusteella eli neljä vuotta sen jälkeen kun Fiat teki investointipäätöksensä.

([1]) EYVL C 37, 11.2.1993, s. 15.

(47) Lopuksi komissio huomauttaa, ettei mikään jäsenvaltio, saati yksityinen yritys, voi millään perusteella laskelmoida sillä mahdollisuudella, että jokin tietty alue määritellään perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaiseksi tukialueeksi, ennen kuin komissio on tehnyt tällaisen päätöksen.

(48) Tämän vuoksi komissio katsoo, etteivät Italian viranomaiset ole esittäneet riittäviä perusteluja sille, että Fiat olisi todella ottanut mahdollisen aluetuen huomioon välttämättömänä perusteena Rivaltan valinnassa. Ilmoitettu aluetuki ei siis ole välttämätön niiden tavoitteiden toteuttamiseksi, joista määrätään perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdassa.

(49) Toiseksi tuensaajayrityksen on edellä mainitun yhteisön puitesäännön mukaan osoitettava aluetuen välttämättömyys todistamalla selkeästi, että se olisi voinut toteuttaa hankkeen tai ainakin osan siitä taloudellisesti elinkelpoisessa vaihtoehtoisessa sijaintipaikassa. Jos sen sijaan suunniteltua investointia ei olisi mahdollista toteuttaa kyseisen yrityksen muissa, jo olemassa olevissa tai uusissa toimipaikoissa, yrityksen olisi joka tapauksessa toteutettava se ainoaksi mahdolliseksi todetussa paikassa, vaikka hankkeen toteuttamiseen ei myönnettäisikään tukea. Liikuteltavuuden osoittaminen on tällä hetkellä voimassa olevan puitesäännön mukaan tärkeämpää kuin aiemmin. Komissiolle ei enää riitä, että hankkeen liikuteltavuus osoitetaan teoriassa. Nyt halutaan varmistua siitä, että yrityksellä olisi ollut sekä mahdollisuus että aikomus toteuttaa hanke vaihtoehtoisessa sijaintipaikassa siinä tapauksessa, ettei aluetukea olisi voitu myöntää.

(50) Italian viranomaiset ovat määräyksistä huolimatta toimittaneet tästä aiheesta vain niukasti tietoja. Komissio on saanut ainoastaan lyhyen selvityksen, jonka mukaan Fiat teki valintansa Puolan tuotantolaitosten ja Rivalta/Mirafiorin tuotantolaitosten välillä ja jossa todetaan, että Puolassa sijaitsevaan vaihtoehtoon olisi liittynyt Italiaan verrattuna huomattavia etuja etenkin työvoimakustannusten osalta.

(51) Komissio katsoo, että investointipäätöksen tekemisajankohtana, vuonna 1993 tai 1994, mahdollisuudet toteuttaa hanke Puolassa eivät todellisuudessa olleet niin hyvät kuin Italian viranomaiset nyt väittävät. Esimerkiksi teollinen riski oli huomattava, koska Fiat Auton Puolantuotantolaitoksilla suoritettiin tuolloin laajoja uudelleenjärjestelyjä. Paikallisten alihankkijoiden verkosto ei ollut yhtä kehittynyt kuin nykyään, eikä ollut varmaa, että uusien alihankkijoiden sijoittautuminen Puolaan onnistuisi. Lisäksi Italian viranomaiset korostavat hankkeen liikuteltavuutta koskevassa analyysissa joustavuudesta saatavien etujen merkitystä, mikä on yksi Fiatin strategisia tavoitteita ja syy Rivalta/Mirafiorin tuotantolaitosten perustamiseen ja säilyttämiseen.

(52) Italian viranomaiset ovat toimittaneet komissiolle vain joitakin hajanaisia tietoja siitä, millaiset tekniset mahdollisuudet Fiatilla olisi ollut valmistaa 200 Bravoa/Bravaa ja 200 Mareaa Bielsko-Bialassa tai Tichyssä. Fiatin aikomuksista siirtää kyseinen investointi Puolassa, Italian viranomaiset eivät ole toimittaneet juuri mitään tietoja.

(53) Komissio toteaa näin ollen, että Italian viranomaiset eivät ole osoittaneet hankkeen liikuteltavuutta. Koska hankkeen toteuttamiselle ei ole voitu osoittaa uskottavaa vaihtoehtoista sijaintipaikkaa, ilmoitettu aluetuki ei ole välttämätön niiden tavoitteiden toteuttamiseksi, joista määrätään perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdassa.

(54) Tuen muista tavoitteista kuten ympäristönsuojelusta ja innovaation tukemisesta, jotka Italian viranomaiset mainitsevat ohimennen, ei ole missään vaiheessa toimitettu yksityiskohtaisia perusteluja, vaikka komissio on määrännyt Italian viranomaiset toimittamaan sille kaikki tarvittavat tiedot. Komissio ei näin ollen ole voinut tutkia mahdollisia innovatiivisen toiminnan tukemiseen tai ympäristönsuojeluun tarkoitettuja tukia.

## V **PÄÄTELMÄT**

(55) Italian viranomaisten Fiat Rivaltan tuotantolaitoksille suunnittelema aluetuki ei ole välttämätöntä EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamiseksi eli tietyn taloudellisen toiminnan helpottamiseksi tai talousalueen kehityksen edistämiseksi. Kyseinen tuki ei näin ollen sovellu yhteismarkkinoille.

(56) Vastaavien perustelujen nojalla komissio on tehnyt 22 päivänä joulukuuta 1999 lopullisen kielteisen päätöksen Fiat Mirafiori Meccanican hyväksi suunnitellusta valtiontuesta (C 9/99),

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

*1 artikla*

Valtiontuki, jonka Italia aikoo myöntää Fiat Auto SpA:n Rivaltan (Torino) tuotantolaitoksille, ei sovellu yhteismarkkinoille.

Tämän vuoksi tätä tukea ei saa myöntää.

*2 artikla*

Italian on ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta sen noudattamiseksi toteuttamansa toimenpiteet.

*3 artikla*

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 15 päivänä helmikuuta 2000.

*Komission puolesta*

Mario MONTI

*Komission jäsen*